قطاع الثقافة

راكبان على السفينة

رحلة إلى المحيط الأطلنطي

حسين قدري

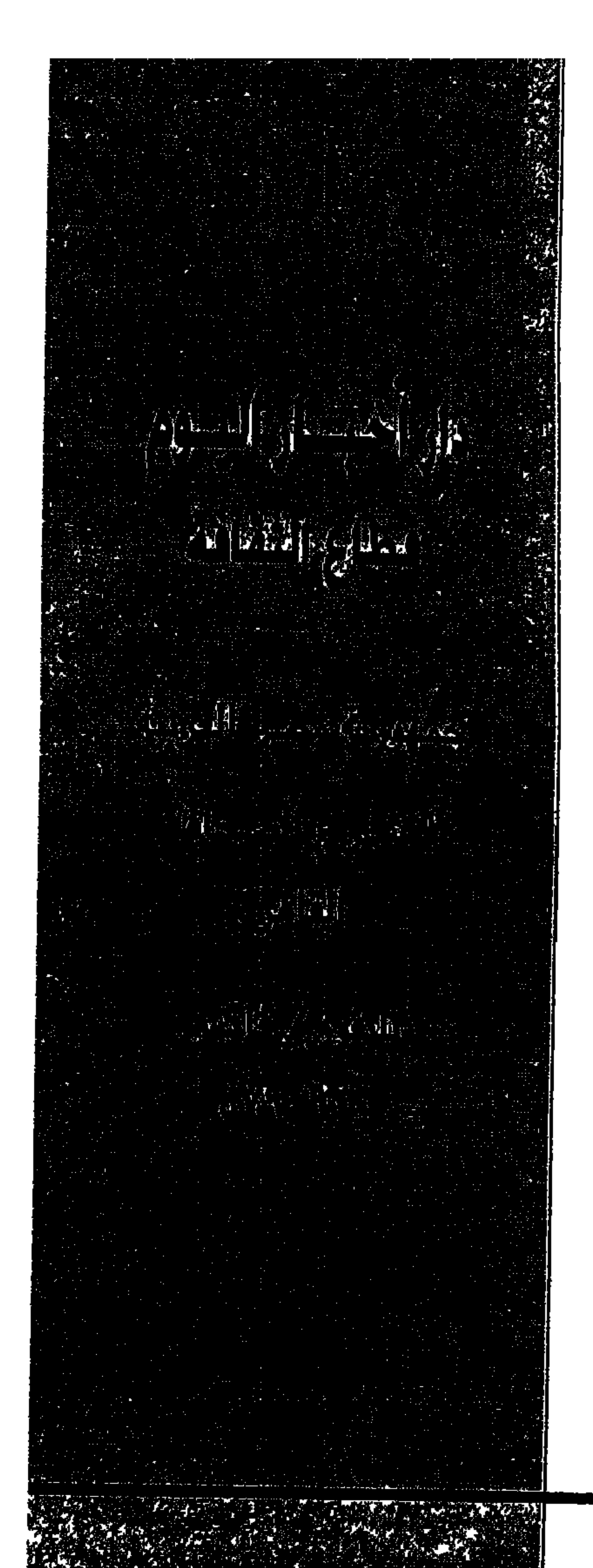


قطاع الثقافة

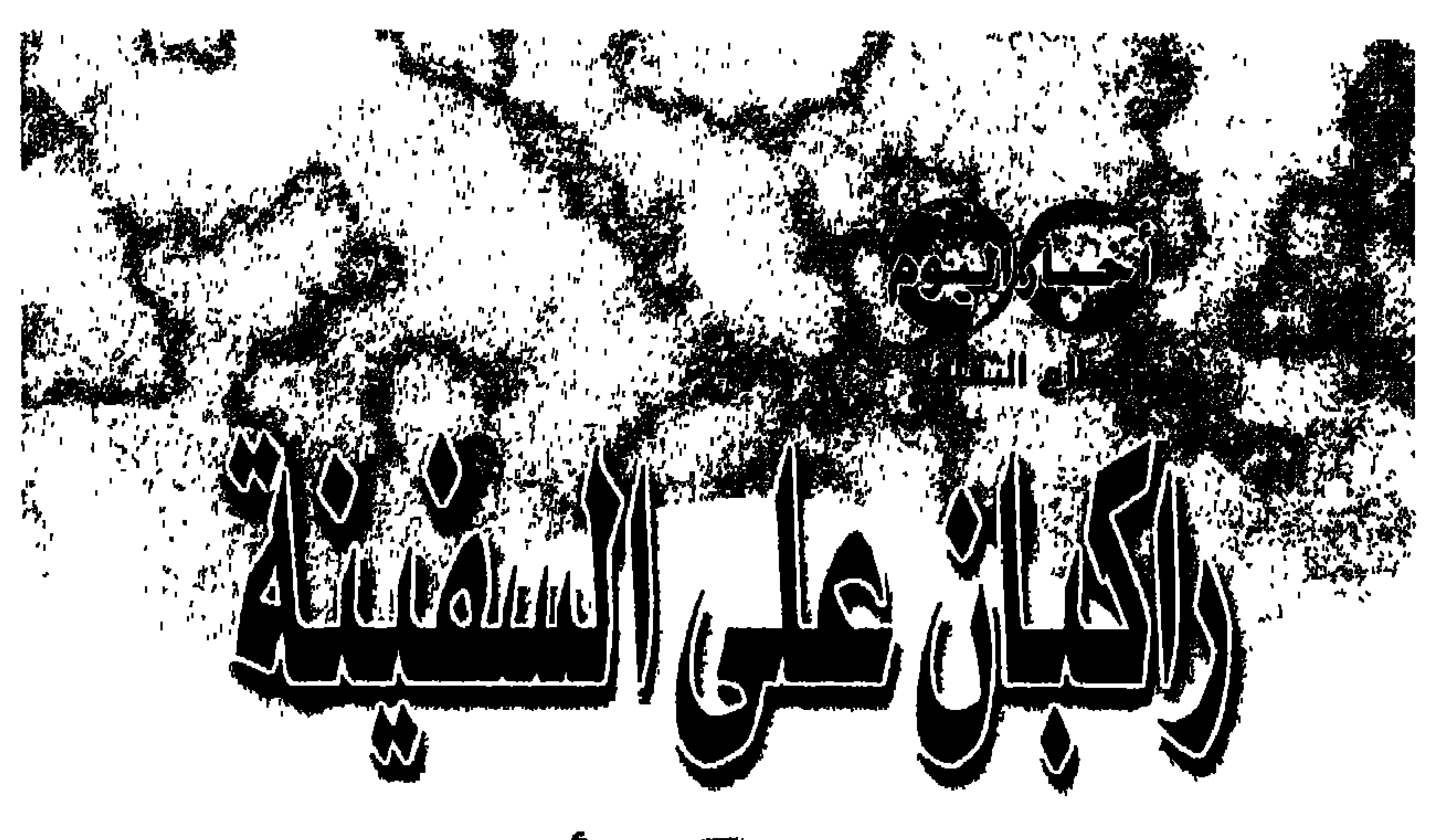
راكبان على السفينة

رئيس مجلس الإدارة :

إبراهيم سعده



الغلاف والأخراج : أسامة احمد نجيب



رحلة إلى المحيط الأطلنطي



مقدمة الطبعة الثانية

هذا الكتاب له معى قصة ظريفة ، وما أكثر القصص الظريفة فى حياتى التى تبعث على السعادة والسرور عندما أتذكرها . .

فكان ياما كان فى سالف العصر والأوان عندما كان [كتاب اليوم] سعره ١٠ قروش ، والعدد الممتاز بـ ١٥ قرشاً ، وكانت كتب توفيق الحكيم وعباس العقاد والمازنى وإحسان عبد القدوس ويوسف السباعى وعبد الحليم عبد الله وأمين يوسف غراب وطه حسين و . . و . . تباع بقرشين صاغ على عربات يد فى المصايف وفى الأحياء الشعبية وعلى سور حديقة الأزبكية . . فى ذلك الزمن الغابر السعيد الذى لن يتكرر كانت أخبار اليوم تدفع للكاتب ١٠٠ جنيه بالتمام والكمال ثمناً لكتابه . . يتسلم نصفها عند التعاقد على الكتاب ، والنصف الثانى بعد صدور الكتاب . . وكان ذلك الأجر هو مستوى أجور كبار الكتاب فقد كانت لا تنشر إلا لكبار الكتاب . . لكن الإعلانات التى كانت تنشر عن الكتاب فى صحف أخبار اليوم - التى كانت وقتها محدودة جداً : أخبار اليوم - الأخبار - آخر ساعة فقط لا غير - كانت كثافة الإعلانات على مدى أسبوعين : أسبوع قبل صدور الكتاب : [يصدر قريباً] ، وأسبوع بعد صدور الكتاب : [صدر هذا الأسبوع] ، كانت كافية وكفيلة بأن توزع الكمية المطبوعة كلها من الكتاب فى أسرع وقت ممكن ، بحيث أنه كانت فى أغلب الأحيان تنفذ كلها فى خلال الأسبوعين التاليين لصدور الكتاب . .

في ذلك الزمن السعيد تعاقدت مع [كتاب اليوم] على هذا الكتاب [راكبان على السفينة] ، وقبضت الخمسين جنيهاً الدفعة الأولى ، وتم جمع الكتاب فعلاً وبدأت الحملة الإعلانية عنه في صحف أخبار اليوم . . ثم ثارت مشكلة لم تكن في الحسبان : [كتاب اليوم] وقتها كان يصدر في ١٤٠ صفحة ويباع بعشرة قروش . . لكن كتابي عندما تم جمعه وصل إلى ١٦٠ صفحة بالتمام والكمال ، يعني بزيادة ٢٠ صفحة عن حجم الكتاب المفروض . . فاتصل بي سكرتير التحرير وطلب مني أن أختصر ٢٠ صفحة من الكتاب حتى يصدر في الحجم المعتاد لكتاب اليوم . . لكنني رفضت تماما وقلت له : " ولا ٢٠ سطرا ولا ٢٠ كلمة ولا كلمة واحدة " . . وبغرور وكبرياء كاتب لسه طالع في المقدر جديد وذلك هو كتابه الرابع بعد ٣ كتب مش بطالة وزعت توزيعاً لا بأس به ، قلت : " إما أن ينشر كتابي كاملا كما كتبته ، أو بلاش ينشر خالص " . . وثارت أزمة هددت بعدم صدور الكتاب بعد أن تم الإعلان عنه فعلاً . . حتى توصلنا إلى الحل السعيد الذي أرضى كل الأطراف : أتنازل أنا عن بقية أجري كمؤلف - ٥٠ جنيهاً - ويعتبر [كتاب اليوم] أن كتابي (عدد ممتاز) فيرتفع سعره إلى ١٥ قرشاً بدلا من ١٠ قروش ! . .

وصدر الكتاب فعلاً كما كتبته في ١٦٠ صفحة ، واستعوضت الله في الخمسين جنيها بقية أجري عنه . . لكن متعتي في أن أجد بين يدي كتابي كاملاً كانت تساوي عندي الكثير . .

ولم تنته القصة عند هذا الحد . . فقد اختار النقاد هذا الكتاب كأفضل كتاب فى أدب الرحلات فى العام الذى صدر فيه - ربما لأنه لم يصدر أى كتاب آخر فى أدب الرحلات فى ذلك العام - وأقيمت حفل تكريم سلمنى فيها المرحوم يوسف السباعى كأساً فضية وشهادة تقدير لا زلت أحتفظ بهما حتى الآن . . وقررت أخبار اليوم من ناحيتها أن تشارك فى تكريمى ، فدفعت لى الخمسين جنيهاً الباقية من أجرى ثمن الكتاب ! .

بعد ذلك كله ، فهذا الكتاب هو من أقرب كتبى إلى نفسى ، حتى أننى قرأته مرتين ! .

حسين قدرى

مارس ١٩٩٧

فصل الأول



بداية الرحلة ..

يوم سبت

آخر . . بعد ٣ شهور بالضبط من ذلك الحديث ، فى صباح يوم من أيام شهر مايو الاولى ، كان يدق باب غرفتى فى فندق (جوردون) بالإسكندرية «وليم» موظف الاستقبال ، ليخبرنى أن شابا اسمه «أحمد عبد العزيز» يطلب مقابلتى . . وجاء وراءه شاب ربع القامة جاد المظهر فحيانى ثم أطلعنى على خطاب معه مكتوب على الآله الكاتبة وموقع باسم : (لواء بحرى : عماد الدين مدكور) . . فارتديت ملابسى على الفور ونزلت معه أنا والزميل المصور «عبد المنعم طاهر» ، حيث وجدنا سيارة صغيرة تنتظرنا على باب الفندق . .

وعند الظهر تماما ، كنت والزميل «عبد المنعم طاهر» كل منا يحمل جواز سفره فى يد وفى اليد الاخرى حقيبة صغيرة متواضعة ، نمر من جمرك الركاب فى ميناء الاسكندرية ، والشاب «أحمد عبد العزيز» يتقدمنا والخطاب الذى معه يفتح لنا الطريق . . وسريعا سريعا انتهت اجراءاتنا وعادت السيارة الصغيرة تنطلق بنا مرة أخرى تاركة وراءها كل أرصفة الميناء واحدا بعد آخر ، وتاركة وراءها سفن الركاب الضخمة واحدة بعد أخرى ، وبعدها سفن الركاب المتوسطة ثم الصغيرة ، ثم تاركة وراءها أيضا أرصفة سفن شحن البضائع وأرصفة ناقلات البترول . . وتظل السيارة منطلقة مخلفة وراءها كل السفن الممكن أن نركبها ، حتى تصل بنا إلى رصيف رقم ٧٤ قرب نهاية الميناء : سفينة صغيرة رشيقة بيضاء ليست سفينة ركاب ، وليست سفينة بضائع ، وليست ناقلة بترول ، وليست حتى يختا خاصا . .

وتتوقف السيارة الصغيرة أمام (السقالة) أو السلم النازل من السفينة إلى الرصيف ، ونصعد السقالة يتقدمنا «أحمد عبد العزيز» ، عند نهاية السقالة يقف ضابط بحرى بملابسه الرسمية، يقدمه لنا «أحمد عبد العزيز» ويقدمنا إليه : كابتن «عباس جاد الله »كبير ضباط السفينة . الأستاذ «حسين قدرى» والأستاذ «عبد المنعم طاهر» من مجلة «الأذاعة والتليفزيون» بالقاهرة . . ويرحب بنا كبير الضباط «أهلا وسهلا . . فى انتظاركم من بدرى» . . وفى طريقنا إلى مكتب القبطان ينظر إلينا مبتسما وهو يقول : « انتم عارفين انكم حاتكونوا الراكبين الوحيدين على السفينة ؟» وأهز له رأسى موافقا ، ويقدمنا للقبطان قائلا : «الراكبين وصلوا يا فندم» . . ويقول القبطان وهو يصافحنا : «أهلا وسهلا . . (ثم يوجه كلامه الى كبير ضباطه) جاهزين ياعباس ؟! » وحين يرد كبير الضباط بالإيجاب يقوم القبطان «عبد السلام داوود» من مكانه متجها الى غرفة القيادة بالسفينة وهو يقول : «على بركة الله . . ياللا بينا » . .

ومن على حاجز السفينة ، أنظر إلى أرصفة ميناء الاسكندرية وهى تبتعد عنا فى بطء ، وملامح المدينة الجميلة وهى تختفى شيئاً فشيئاً والبحر يوسع المسافة بيننا وبينها بالتدريج ، وأقول لنفسى فى صوت هامس كأنه مناجاة :

– إلى اللقاء يا إسكندرية . . بعد ٣ شهور . .

وتبدأ السفينة رحلتها الغامضة . . إلى المجهول !!

قبل ذلك

التاريخ بشهرين آخرين ، وبعد حديثى مع رئيس التحرير بشهر كامل . . كنت والزميلة الصحفية «سامية» وفى يدى ورقة صغيرة بها عنوان ، نقف أمام مبنى قديم فاخر فى أحد شوارع الاسكندرية الرئيسية . . وحين تأكدنا أننا أمام العنوان المطلوب دخلنا ، واستأذنا فى مقابلة اللواء بحرى «عماد الدين مذكور» ، فأذن لنا على الفور ، فقد كان ينتظرنا نتيجة ترتيبات واتصالات سابقة . . ووقف الرجل يستقبلنا وهو يقول لى : «أنا حذرتك من الأول . . الرحلة مش سهلة ، ومش مريحة ، ومش فسحة ، ومدتها مش صغيرة ، وفى مناطق خطرة و اللى مش قد البحر ومش واخد عليه ما يستحملهاش . . علشان كده بانصحك من دلوقتى انك تعيد التفكير تانى مرة واتنين . . وعلى أى حال قدامك فرصة شهرين قبل ما تبتدى الرحلة فكر على مهلك » . . ونظر الى الزميلة «سامية» مستفسرا فقلت له : «الزميلة اللى حاترافقنى فى الرحلة ، وحايكون معانا كمان زميل مصور » . . وبدا على اللواء «مذكور» أنه فوجئ مفاجأة شديدة لم تكن فى حسبانه على الاطلاق ، لانه صاح على الفور مستنكرا : «مصور على عينى وراسى ، لكن واحدة ست مش ممكن . . مستحيل . . ابداً »!! وحاولنا اقناعه بأن الزميلة «سامية» – رغم أنها ست – إلا أنها قامت برحلات صحفية صعبة وخطرة لم تكن هينة ، وأنها ليست محررة مجتمع ولا موضه ولا أزياء ولا حلالة مشاكل عاطفية وأن أغلب تحقيقاتها الصحفية تتسم بطابع المغامرة التى تحتاج الـ شجاعة [illegible] الرجال وأنها شاركتنى فى كل

رحلاتي السابقة ، لكنه أصر على موقفه قائلا : «أبدا . . مهما قلتم . . أولا اللوائح عندنا لا تسمح بصعود الستات علي السفن بتاعتنا على الإطلاق وحتى لو سمحت فأنا لا أستطيع أبداً أن أسمح - بل ولا أستطيع أن أطمئن - لوجود ست واحدة بين ٨٣ راجل على سفينة فى وسط المحيط الاطلنطى لمدة ٣ شهور . . ابدا . . ما تحاولوش . . والا فلا مناقشة فى الموضوع كله على الاطلاق »!!

وكان لابد وأن نستسلم للأمر الواقع ، فبدأت واللواء «مدكور» نناقش التفاصيل . .

الرحلة الى مناطق أعالى البحار فى المحيط الاطلنطى عبر البحر الابيض المتوسط ، مدتها ٣ شهور ، تبدأ من الاسكندرية وتنتهى فى الإسكندرية ، مرورا بجزر الـ «كناريا» الاسبانية الجنسية الافريقية الموقع . . والسفينة التى سنركبها اسمها «برنيس» ، وهى واحدة من ٣ سفن يشرف عليها اللواء بحرى «عماد الدين مدكور» من موقعه كرئيس مجلس ادارة (الشركة المصرية لمصايد أعالى البحار) .

مصايد !!! ؟

نعم ، فالسفينة سفينة صيد . . صيد سمك . . ولا تطلب صيدها إلا فى مناطق أعالى البحار . . وفى الظروف الحالية بعد توقف قناة السويس فإن أقرب (أعالى بحار) أمامها هو المحيط الاطلنطى . . .

وتستغرق رحلة الصيد الواحدة ثلاثة شهور فى المتوسط وأحيانا تصل الى أربعة شهور . . والمقدر للرحلة الواحدة للسفينة أن تعود بحصيلة من

السمك قدرها ٦٢٠ طنا ، أو ٦٢٠,٠٠٠ كيلو جرام . . وهى الاسماك التى تصل الينا فى البيوت مجمدة والتى اعتدنا أن نطلق عليها اسم : (السمك الروسى) ونشتريها من المجمعات الاستهلاكية بأسعار تبدأ بـ ١٢ قرشاً وتنتهى بـ ٢٥ قرشاً لأفضل الانواع وهو سمك المرجان الاحمر . . وهذا السمك لا روسى ولا حاجة . . فالسفن التى تصطاده سفن مصرية ١٠٠٪ ، وكلها تابعة لشركة مصايد أعالى البحار المصرية ، وأسماؤها (برنيس) و (رأس بناس) و(الغردقة) ، وكل طاقمها والعاملون عليها مصريون ، والمنطقة التى يتم فيها الصيد منطقة مياه دولية أبعد ما تكون عن روسيا بآلاف الاميال . . فلماذا سمينا هذا السمك : السمك الروسى !؟

سميناه كذلك لان اول علاقة لنا به كانت عن طريق سفن الصيد الروسية التى كانت تصطاده من نفس المنطقة ، وكنا نشترى نحن منها هذا السمك جاهزا . . ومن هنا كانت معرفتنا (بالفكرة) أصلا ، التى ما لبثنا أن أقتبسناها ونفذناها لحسابنا ، بسفن صنعت خصيصا لحسابنا فى ترسانه ميناء (فيجو) بأسبانيا . . وكانت السفن الثلاث : (برنيس) و (رأس بناس) و(الغردقة) هى أول دفعة من السفن نتسلمها فى أوائل العام الماضى ، وفى منتصف العام القادم ١٩٧٠ سنستلم سفينتين أخريين ، وقبل أن تمر ٥ سنوات أخرى سيكون الاسطول المصرى لصيد السمك من أعالى البحار قد وصل عدده الى ٢١ سفينة كلها تتبع شركة مصايد أعالى البحار . .

ولم تبق للسمك علاقه بكلمة (روسى) الا أن أدوات الصيد التى نصطاد بها - من شبكات ولوازمها - مصنوعة فى روسيا والطريقة التى نصطاد بها أيضا هى احدى الطرق التى يصطاد بها الروس ، والتى دربنا عليها خبراء روس . .

كل هذا

كلام ظريف ، ولكن : ما علاقتى أنا بهذا كله !؟ ما علاقتى بسفن الصيد !؟

كانت الفكرة التى ناقشتها مع اللواء بحرى «عماد الدين مذكور» هى نفسها الفكرة التى ناقشتها من قبل مع رئيس التحرير : أن نكون أول صحفيين مصريين يخرجان - فعلا وحقيقة - لمصاحبة واحدة من سفن الصيد المصرية فى إحدى رحلاتها إلى المحيط الاطلنطى ، لغرضين ، الغرض الأول حضور ومشاهدة عمليات الصيد بأنفسنا شخصياً ، ونقل صورة كاملة حقيقية لها الى القراء ، حتى إذا ما وضع طبق أو صينية أمامنا على الموائد فى بيوتنا عرف كل منا كيف جاء هذا السمك وما هى قصته ، وما هى حكاية الرحلة الطويلة التى قطعها طبق السمك هذا من قلب المحيط الاطلنطى على بعد آلاف الاميال حتى استقر - أخيراً - على مائدته فى القاهرة أو الاسكندرية أو بنها أو أسوان أو أى مكان فى مصر . .

أما الغرض الثانى الذى فكرت فيه لرحلتنا فهو معايشة حياة البحر والناس الذين يعملون فى البحر ، على الطبيعة ، ولأطول مدة ممكنة . .

أيضا لإعطاء صورة حقيقية صادقة - وأنا أضغط هنا على جملة (صورة حقيقية صادقة) - لحياة ومتاعب ومشاكل ومرح وآمال وذكريات الناس الذين يعيشون ٨٠٪ من حياتهم بين الماء والسماء ، البر فى نظرهم أمل بعيد ، ما إن يتحقق لفترة قصيرة جداً حتى يعود ليدخل فى مرحلة الآمال من جديد بانطلاقهم فى رحلة أخرى الى البحر . .

ولم يكن ممكنا أن أحصل على هذه الصورة الحقيقية الصادقة التى أطلبها بمجرد جلوسى مع رئيس مجلس إدارة شركة مصايد أعالى البحار فى مكتبه المكيف الهواء فى مقر الشركة الفخم بالاسكندرية ، (يحكى) لى عن حياة البحر وناس البحر وأهل البحر بينما تدور بيننا فناجين القهوة وأكواب المثلجات . . كما حدث من قبل مع صحفيين أخرين فى صحف أخرى . . لذا طلبت - باصرار - أن أقوم ومعى زميلى المصور بهذه الرحلة بأنفسنا لنشاهد بأعيينا وعلى الطبيعة (الصورة الحقيقية الصادقة) للبحر ولحياة الناس الذين يعملون فى البحر ، وأن نعيش هذه الحياة بشكلها الحقيقى الطبيعى كما يعيشونها ونعانى منها كما يعانون ، دون أية امتيازات نحصل عليها زيادة عنهم ، ولا قطرة ماء واحدة !!

ورغم أن سفن الصيد هذه لم يحدث لها من قبل أن حملت ركابا عاديين ، الا أنه ازاء اصرارى وافق فعلا اللواء «عماد الدين مذكور» على أن أكون وزميلى المصور أول راكبين يرافقان سفينة صيد فى رحلتها . . على أن يكون ذلك بعد نحو شهرين من لقائى معه ، حين تعود السفينة (برنيس) من رحلتها الثالثة وتستعد للقيام بالرحلة الرابعة التى سنرافقها نحن فيها . .

كانت الرحلة إذن : رحلة صيد !

تذكرت هذا

كله وأنا فى مكانى على أعلى سطح السفينة البيضاء الطويلة الرشيقة (برنيس) ، أنظر إلى أرصفة ميناء الاسكندرية وهى تبتعد عن السفينة فى بطء ، وملامح المدينة الجميلة وهى تتلاشى شيئا فشيئا والبحر يوسع المسافة بيننا وبينها بالتدريج ، وأنا أقول فى صوت هامس أشبه بالمناجاة :

- إلى اللقاء يا اسكندرية . . بعد ٣ شهور !!


صل الثاني
العاصفة ..

والسفينة تبتعد

عن الاسكندرية فى بطء ، لم تكن فى ذهنى صورة واضحة لما ستكون عليه الرحلة على الاطلاق ، ولا حتى صورة ضبابية خفيفة . . ولم أكن أتصور أن هذه الرحلة ستكون من أغرب الرحلات الصحفية التى قمت بها فى حياتى . . لم أكن أدرى أن الشهرين القادمين سوف يحملان لى فى طياتهما كل هذه الحصيلة من الذكريات الطيبة والسيئة ، الجميلة والرديئة . . لم أكن أدرى أنه ستحمل لى هذه الآلام والمتاعب والضيق ، وفى الوقت نفسه المتعة والمرح والسعادة . . كانت هذه هى المرة الثانية التى أسافر فيها بالبحر ، سافرت مرة من قبل على رابع أكبر سفن العالم من استراليا الى انجلترا ، وكنت اشعر طوال الشهر الذى قضيته على تلك السفينة أننى أعيش فى قصر عابدين مثلا ، متلذذا ومستمتعا بالضخامة والفخامة والأناقة الزائدة عن حد التصور الذى كانت عليه تلك السفينة . . ولكن بالنسبة لرحلتنا الجديدة فقد كانت هذه هى أول مرة أركب فيها سفينة صغيرة الى هذا الحد !

وحين قال لى اللواء بحرى «عماد الدين مذكور» فى لقائنا فى مكتبه بالاسكندرية : إن الرحلة لن تكون سهلة بالنسبة إلىّ وستكون شاقه ومتعبة ، لم أصدقه ، وظننت أنه يبالغ من باب التخويف ، ولكننى بدأت أصدقه ، وظننت أنه يبالغ من باب التخويف ، ولكننى بدأت أصدقه حتى قبل أن تترك السفينة الاسكندرية وراءها . . فقد بدأت الرحلة – من أول لحظة – بداية سيئة وقف لها شعر رأسى فزعا ، ليس أنا

وحدى ، ولكن كل من كانوا عليها وكل المودعين الذين كانوا لا يزالون يقفون على رصيف الميناء وأيديهم لم تكف بعد عن التلويح ! !

فبمجرد أن تركت السفينة الرصيف وبدأت تتحرك متراجعة إلى الخلف بظهرها لتعدل نفسها وتتجه بمقدمتها فى إتجاه البحر الابيض ، وجدنا السفينة تنطلق بظهرها بسرعة كبيرة فى اتجاه سفينة أخرى أجنبية راسيه فى الميناء . . وحين أصدر القبطان «داوود» أمره بفرملة سفينتنا حتى لا تصطدم بالسفينة الأجنبية تعطلت فجأة الآلات في سفينتنا ولم تستجب للفرامل ، وأصبحت تسير بلا أى نوع من السيطرة أو التحكم وهى ما زالت منطلقة بظهرها بقوة الاندفاع نحو السفينة الاجنبية ، لولا أن السفينة الاجنبية تنبهت فى آخر لحظة فأدارت آلاتها بسرعة جدا وأسرعت بالابتعاد قليلا عن متناول سفينتنا ، التى مرقت الى جانبها كالرصاصة الطائشة على بعد أمتار قليلة جدا منها ، ولولا ذلك لحدثت كارثة من أول لحظة ! !

وكما تعطلت ماكينات سفينتنا فجأة ، عادت إلى الدوران فجأة أيضا ، فاستردنا أنفاسنا وقلنا : «الحمد لله . . لعل عطلا طارئا حدث ومر بسلام» . . وعاد مرشد الميناء العجوز المكلف بارشاد سفينتنا حتى خروجها من الميناء يقود السفينة الى خارج بوغاز الاسكندرية ، ولكن لم تكد تمضى دقائق أخرى ، ونحن على باب فتحة البوغاز ، يعنى أننا بعد لحظات سنكون فى عرض البحر الابيض ، حتى تعطلت ماكينات السفينة مرة أخرى ! ! وثار القبطان «داوود» وأمر بأن تعود السفينة إلى داخل

الميناء مرة ثانية حتى يتم فحص الماكينات وإصلاحها . . وخرج كبير المهندسين العجوز من غرفة الآلات وهو يصيح راجيا أن تستمر السفينة فى طريقها الى البحر لان اصلاح العطب لن يستغرق أكثر من ١٠ دقائق أخرى !! لكن القبطان «داوود» رفض بإصرار وصاح فيه بعصبية : «متأسف ، ما أقدرش أجازف ، ما عدتش أثق فيكم بعد اللى حصل ، نرجع المينا يعنى نرجع المينا » .

أتضح أن وجهة نظر القبطان كانت فى محلها ، فإن السفينة بعد أن عادت فعلا الى الميناء لم تستطع التحرك مرة أخرى الا بعد ١٢ ساعة كاملة وليس ١٠ دقائق فقط كما قال الباشمهندس العجوز !!

ومع أضواء

الفجر الاولى بدأت السفينة رحلتها من جديد ، دون أعطال هذه المرة ، وعاد التفاؤل الى وجوه الجميع وهدأت النفوس . . وبدأت الامور تأخذ مجراها الطبيعى بعد ذلك . . وبدأنا نحن أيضا نأخذ أماكننا على السفينة . . ورأى القبطان «داوود» من باب اكرامنا - لاننا ضيوف - أن يمنحنا ميزة استثنائية ، فأمر بأن تكون اقامتنا أنا وزميلى «عبد المنعم» فى مستشفى السفينة !! وانتابتنى الدهشة فى أول الامر وظننته يمزح ، ولكننى حين رأيت قمرات الظباط ورأيت قمرة المستشفى عرفت أنه كرمنا فعلا ، فقد كانت هى القمرة الوحيدة على السفينة - باستثناء قمرات القبطان وكبير الضباط وكبير المهندسين - الواسعة المريحة الملحق بها حمام كامل ودورة مياه خاصة . . ليس ذلك فقط ، بل إن فيها خزان مياه

خاصا به مياه عذبه طول اليوم . . وفى البداية لم أر ذلك الخزان أى ميزة الا بعد أن عرفت أن المياه العذبة هى مشكلة المشاكل على سفن الصيد ، فإنها - لقلتها ، لا تصل الى الحنفيات الا مرتين فقط كل ٢٤ ساعة : مرة فى الصباح لمدة ١٠ دقائق ، ومرة أخرى فى المساء لمدة ١٠ دقائق أخرى فقط !!

ولم تكن قمرة المستشفى خالية تماما حين ذهبنا بحقائبنا اليها ، فقد كانت قد استعملت كمخزن اضافى مؤقتا حتى يتم ترتيب مخازن السفينة المكدسة بكميات هائلة من الاطعمة والمأكولات التى ستستهلكها السفينة فى رحلتها الطويلة . . وهكذا قضينا ليلتنا الاولى على السفينة نائمين وسط أكداس من صناديق السجاير الضخمة المعدة للاستهلاك طول مدة الرحلة ٢٤,٠٠٠ سيجارة (بلمونت) و (كليوباترا) ، توزع على الضباط والبحارة بواقع علبتين ونصف أو ٥٠ سيجارة يوميا للضابط والمهندس ، وعلبة ونصف يوميا للبحار . .

وفى البداية ظننت أن هذه السجاير توزع على الضباط والبحارة مجانا كما هو الحال فى الأكل ، ولكننى عرفت انها وإن كانت لا توزع مجانا فعلا الا أنها أقرب ما تكون الى ذلك فعلبة السجاير الكبيرة ال ٢٠ سيجارة التى تباع فى السوق ب ٢٢ قرشا تباع على السفينة بأربعة قروش ونصف القرش فقط . . ولا تصرف لهم يوما بيوم ، وإنما تصرف لكل ضابط أو بحار الكميه المخصصة له عن مدة الرحلة كلها دفعة واحدة . .

وهكذا وجدت نفسى أنا وزميلى المصور «عبد المنعم طاهر» فى صباح اليوم التالى وفى يد كل منا ربطه كبيرة فيها ١٠ (قاروصة) سجاير تضم

٣٠٠٠ سيجارة ، لا ندرى ماذا نفعل بها ولا أين نضعها ، فلم نكن قد تسلمنا دواليب بعد . . لولا أن الضابط الادارى «حمدى حافظ» قد لاحظ مشكلتنا فأحضر لنا صندوقا كبيرا من الكرتون وضعنا فيه كميات السجاير التى صرفناها . . وظلت الـ ٦٠٠٠ سيجارة - نصيبنا - مكانها هذا طول مدة الرحلة ، لم نستهلك منها غير علبة واحدة ٢٠ سيجارة فقط ، فأنا أصلا لا أدخن ، وزميلى «عبد المنعم» يدخن بسرعة سيجارة واحدة فى اليوم ، وكان ما يكاد يخرج علبة السجاير (اليتيمة) من جيبه حتى يجد عشرات الأيدى تمتد لتعزم عليه ، فتعود علبته الى قواعدها فى جيبه سالمه دون أن تمس !

رفيقنا الوحيد فى المستشفى هو طبيب السفينة الشاب «محمد رفيق عبد المنعم» : شاب قصير و سمين وظريف ، خريج كلية طب الاسكندرية دفعة ٦٧ . . وكانت هذه هى رحلته الاولى فى البحر ، لذا فقد كانت أول بادرة مرح ظريفة فى رحلتنا كلها أن طبيب السفينة الذى جاء ليعالج من يعملون عليها كان هو أول من أصيب بدوار البحر ، فسقط مريضا من أول يوم لبدء الرحلة . . وبعد أن كنا نحن ضيوفه فى المستشفى ، أصبح هو نزيل المستشفى ونحن أصحاب الدار ، بعد أن قام زميلى المصور «عبد المنعم» بعلاج الطبيب !!

وفى أول

ليلة للسفينة فى رحلتها عقد القبطان « داوود» اجتماعا دعا اليه كل الضباط وكل المهندسين والاخصائيين ، ودعانا نحن أيضا . . وكان هذا

الاجتماع أساسا لشرح الرحلة للمعينين الجدد على السفينة ، وتقديمهم - وتقديمنا معهم - لأفراد الطاقم القدامى . . وبالمرة أيضا ، وبصراحة متناهية ، حذر القبطان «داوود» المجتمعين من أن : «بيننا صحفيين ، فخذوا بالكم كويس ، وبلاش تنشروا غسيلنا الوسخ قدامهم . . والله اذا قدروا يعرفوه لوحدهم كان بها ، لكن بلاش تيجى مننا احنا» !! وقام الباشمهندس العجوز متطوعا ليؤيد كلام القبطان قائلا : «احنا وان كنا نرحب بضيوفنا ، الا اننا يعلم الله اننا ماكناش ناقصين صحفيين ولا وجع قلب ، دول ناس عاملين زى الحرامية وبتوع المباحث فى نفس الوقت ، الواحد مايعرفش يخبى عنهم حاجة ، وان خبى عنهم حاجة مايسلمش من لسانهم الزفر» !!

وشكرنا لهم تحيتهم الحارة الغريبة ، وقمت لأرد التحية بألعن منها ، فقلت للقبطان وللباشمهندس العجوز وللجميع اننا : « مش جايين علشان نقوم بعملية تشهير . . وإننا لن نكتب الا الذى نراه ونحس به حقيقة . . المهم أن أحدا لن يستطيع أن يستغفلنا أو يضحك علينا . . وأننا على قلبهم للمحيط » !!

وخرجت بعد ذلك من حديث القبطان لمجموعة الضباط والمهندسين والاخصائيين ببعض المعلومات عن السفينة والرحلة . . أهمها أن اليوم الواحد بالنسبة للسفينة يتكلف ٨٥٠ جنيها ، بين مرتبات العاملين عليها وتكاليف الغذاء والوقود والماء واستهلاك باقى الخامات ، واستهلاك السفينة نفسها . . وأن الحصيلة المفروض ان تعود بها السفينة من أسماك

المحيط يجب ألا تقل عن ٦٢٠ طنا ، يباع الطن لشركة تسويق الاسماك فى الاسكندرية بـ ١١٠ جنيهات ، فتكون حصيلة رحلةالسفينة كلها تساوى ٦٨,٢٠٠ جنيه . . فاذا استطاعت السفينة أن تتم رحلتها فى شهرين كاملين فقط فان نفقاتها ستصل الى ٥١ ألف جنيه ، أى أنها تكسب فى الرحلة الواحدة مبلغ ١٧,٢٠٠ جنيه ، وهذا مبلغ مش بطال ، خصوصا أن جزءا كبيرا منه ، أو ما يوازى ٨,٥٪ من ثمن الشحنة كلها يوزع على العاملين فى السفينة جميعهم بنسب متفاوتة . . أى أن مبلغ ٥٧٩٧ جنيها يقسم عليهم ، ليصبح نصيب كل منهم يتروااح بين نحو ٤٠ جنيها للبحار كحد أدنى ، حتى يصل إلى نحو ١٤٠ جنيها للقبطان نفسه . .

وشرح القبطان البرنامج الزمنى المرسوم للرحلة ، فقال ان رحلتنا حتى نصل الى منطقة الصيد فى وسط المحيط الاطلنطى ستستغرق ١٣ يوما من مغادرتنا الاسكندرية ، ومثلها فى رحلة العودة بعد الصيد ، على أن نبقى فى منطقة الصيد نفسها ٣٥ يوما تقريبا ، تصطاد خلالها السفينة بمتوسط ١٧ أو ١٨ طنا من السمك يوميا . . فيكون مجموع أيام الرحلة نحو ٦٠ يوما أو شهرين كاملين !

أرقام أرقام أرقام ، وعمليات حسابية معقدة ليس لها معنى - حتى الآن - فى نظرنا ، وبسيطة جدا ومفهومة وسهلة بالنسبة اليهم . . على العموم لم يعد هناك مجال للتراجع الآن ، فالاسكندرية أصبحت وراءنا - بمسافة بعيدة - والمحيط أمامنا - بمسافة أبعد - والذى نسمعه

الآن بآذاننا مجرد كلام ، غدا يصبح حقيقة واقعة ملموسة نستطيع أن نراها بأعيينا ونحكم عليها . .

وكنت أظن

أننى بما أننى قد سافرت مرة فى البحر قبل ذلك ولم أصب بدوار البحر ، أننى عندى مناعة ضده ولن أصاب به ولكن الذى حدث أننى استيقظت فى صباح اليوم التالى مبكرا ونشيطا ومتفتحا ، وشاهرا قلمى وأوراقى مستعدا للعمل من أول يوم . . وصعدت الى صالون الضباط ، وتناولت الفطور - ولعل هذه كانت هى غلطتى - فاننى لست معتادا على الافطار أصلا وأنا فى القاهرة . . وصعدت بعد ذلك الى كابينة القيادة بأعلى السفينة لعدة دقائق بسيطة ، ومع اهتزاز السفينة المنطلقة بأقصى سرعتها شعرت بأن رأسى غير مستريح على عنقى وأن صداعا شديدا يدق رأسى من أعلى ومن امام ومن خلف ، وأن أذنّى وعينى تؤلمنى بشدة ، وأن الافطار الذى أفطرته منذ لحظات يتراجع من معدتى صاعدا الى حلقى من جديد !! وهكذا وجدت نفسى مع بداية الصباح أصاب بدوار البحر . . فأسرعت الى قمرتى لأفرغ كل ما فى بطنى بعنف وألم شديدين . . بعدها ارتحت نسبيا ، إلا أن الصداع والدوخةلم يزايلانى ووجدت أننى أصبح أكثر راحة اذا استلقيت على سريرى ، ففعلت ، وأخذنى النوم فنمت عدة ساعات . . ولاحظ القبطان غيابى فأدرك على الفور ما حدث لى ، فجاء الى قمرتى ليطمئن علي ، وأيقظنى ونصحنى بمقاومة الدوار بالخروج الى الهواء الطلق وعدم الاستسلام للنوم ،

فصعدت معه الى الصالون وطلبت فنجان قهوة أعدل به دماغى المصدوعة ، ولكن القبطان نصحنى بأن أمتص ليمونة ، وأحضر لى السفرجى ليمونة ما أن وضعتها على طرف لسانى حتى شعرت برغبة فى القىء مرة أخرى ، فعدت جريا الى قمرتى لأفرغ ما فى بطنى مرة ثانية ، وعدت الى النوم من جديد . . ونمت عدة ساعات أخرى حتى جاء أحد الضباط الشبان ليوقظنى - بالامر - لاصعد لتناول الغداء . . وتذكرت نصيحة القبطان بالمقاومة ، فصعدت مع الضابط الشاب وتناولت الغداء معه ، وما أن وضعت آخر لقمة فى فمى حتى شعرت بها ترفض النزول وتحاول العودة من جديد ، وفى هذه المرة عدت الى قمرتى مسرعا وأفرغت ما فى بطنى للمرة الثالثة ، ثم اعتصمت بالقمرة ورفضت رفضا باتا أن أغادرها باقى اليوم كله . . لا غداء ولا عشاء ولا غيره . . ورغم أن القبطان زارنى فى المساء هو وكبير الضباط «عباس» ليقنعانى بالصعود للعشاء ، الا أننى رفضت بشدة ، خصوصا حين عرفت من «عباس» أن دوار البحر لا يستمر مع المصاب به أكثر من يوم واحد ، وأن علاجه الوحيد هو الاستمرار فى الأكل : كلما أفرغت ما فى بطنى أعود على الفور لأكل من جديد ، حتى أرغم معدتى فى النهاية على الاحتفاظ بالأكل ، فتعتاد على جو البحر وأستريح . . ولكننى رفضت ذلك العلاج ، لأن مجرد التفكير فى الاكل أو سيرة الاكل كانت على الفور تجعلنى أشعر بالرغبة فى القىء :

وقضيت طول النهار وطول الليل فى فراشى ، شديد التعب والارهاق ، أشعر بأنه ليس هناك قطعة واحدة من جسدى خاضعة

لارادتى ، وأن هناك شيئا ثقيلا يشد جفنى ليسدلهما على عينى . وظللت هكذا طوال الليل حتى غلبنى النعاس قرب الفجر . .

ومع الصباح الجديد ، استيقظت لأجد نفسى أشعر بالهدوء والراحة ، بل و بالنشاط أيضا ؛ فحركت جسمى جزءا جزءا بالراحة جدا ، حتى اطمأننت على نفسى ، فقفزت من فراشى سعيدا وقد زالت الازمة ، وعدت الى الرحلة من جديد . .

الشيء الوحيد الذى طمأننى على نفسى : اننى حين خرجت الى سطح السفينة عرفت أن أكثر من نصف أهل السفينة كانوا بالأمس (متودرين) بلغة أهل البحر ، بمعنى أنهم أصيبوا هم أيضا بالدوار . . يعنى لم أكن أنا وحدى الذى صرعنى دوار البحر ، وان كان قد عاودنى بعد ذلك عدة مرات على مدى الاسبوعين الاولين من الرحلة . .

طائرة لحلف الاطلنطى كانت تمر فوق سفينتنا على ارتفاع منخفض عصر اليوم الرابع للرحلة ، فلاحظت أن سفينتنا لا ترفع علما ما ؛ فأثار ذلك دهشتها فيما يبدو ، فغيرت اتجاهها بعد ان عبرتنا ، وعادت لتمر فوقنا من جديد وهى أكثر انخفاضا واقترابا منا ، فلم تستطع أيضا أن تتعرف على جنسيتنا ، فعادت تطير فوقنا من جديد مرة ثالثة ثم رابعة . . وأخيرا اتصل قائدها باللاسلكى يسأل سفينتنا : «جنسيتكم ايه ؟» فرد عليه «محمد حسن ماركونى» ضابط اللاسلكى على الفور قائلا : «وانت مالك انت !» فغير قائد طائرة حلف الاطلنطى اتجاه طائرته عائدا الى وجهته الاصلية وهو يقول باللاسلكى لمحمد حسن : «عرفناكم . . اكيد مصريين»!!

محطة قبرص

للارصاد الجوية البحرية تصدر نشرة بحالة الطقس فى منطقة البحر الابيض فى كل مناطقه مرة كل ١٢ ساعة . . أذاعت محطة قبرص فى نشرتها عصر اليوم أن عاصفة ستهب على منطقة (مالطة) التى ستمر عليها سفينتنا غدا . . واستعدادا لهذه العاصفة المقبلة أمر القبطان «داود» باجراء (تجربة غرق) . . بمعنى أن تؤدى بروفة كاملة على ماذا نفعل فى حالة تعرض السفينة للغرق ، حتى يعرف كل فرد على السفينة دوره وموقعه ومكانه فى قوارب النجاة فى حالة حدوث غرق حقيقى - لا قدر الله - للسفينة !!

السفينة عليها ٨٣ فردا وبها قاربان فقط للنجاة . . والمفروض فى هذه الحالة أن كلا منهما يتسع لـ ٤٢ فردا ، وان كنت أنا شخصيا لم أستطع - بمجرد النظر - أن أصدق أن هذه القوارب صغيرة الحجم ممكن تتسع حتى لربع هذا العدد . . لكن على أى حال هذا هو المفروض أن يكون !! . . ولا يركب أى فرد أى قارب يلحقه ، ولكن يقسم أفراد السفينة جميعهم الى مجموعتين : مجموعة للقارب الايمن وأخرى للقارب الايسر . . على أن تكون المجموعتان متعادلتين من ناحية عدد وكفاءة الافراد . . القارب الايمن هو قارب القيادة ، وفيه يركب القبطان وكبير المهندسين وضابط اللاسلكى بجهاز اللاسلكى اليدوى الذى يعمل بالبطارية ، وضابط الملاحة بخرائطه الملاحية وأجهزة الملاحة الصغيرة لتحديد موقع القارب بعد ذلك ، وطبيب السفينة بحقيبة الاسعاف الطبية ، وعدد اخر من الضباط والمهندسين والبحارة . . ويتبعه القارب الثانى مربوطا اليه

بحبل حتى لا يتوهان عن بعضهما فى الظلام أو فى المحيط المتسع ، وفى القارب الثانى كبير الضباط وباقى ضباط ومهندسى وبحارة السفينة ويظل ضابط اللاسلكى فى قارب القيادة يرسل اشارات الاستغاثة الدولية (S.O.S.) باستمرار لطلب النجدة من السفن والبواخر والموانىء التى قد تكون قريبة منه ، بعد تحديد موقع القاربين فى اشارته . .

وقال لى القبطان «داود» وأنا أنزع صديرى النجاة المطاط من على كتفى وأفك رباطه من حول وسطى ، يشرح لى كيف يمكن أن يتغلب القبطان الماهر الفاهم على العاصفة التى تصادفه . . فقال ان العاصفة اذا جاءت من على يسار السفينة أو من على يمينها فإن على القبطان أن يطلق السفينة بأقصى سرعتها لكى يقلل من تأثير العاصفة على السفينة فلا تجعلها تميل يمينا أو يسارا بشدة فانها اذا مالت على أحد جانبيها بشدة فإنه من الممكن أن تنقلب على جانبها وتغرق . . أما إذا جاءت العاصفة من مقدمة السفينة فإن على القبطان أن يقلل من سرعة السفينة نسبيا ، لان الامواج القادمة من الامام تحمل السفينة وتجعلها تتسلقها ثم تهبط من فوق الموجة ، وفى لحظة من اللحظات تكون مؤخرة السفينة قد انكشفت فى الهواء عالية عن سطح الماء ، ورفاصها يدور فى الهواء - على الفاضى - أسرع مما يدور وهو فى الماء ، مما يهدد باحتراق الماكينات . . أما الحالة الوحيدة التى تستفيد فيها السفينة من العاصفة فهى إذا جاءتها من خلفها أو مؤخرتها ، وفى هذه الحالة فأهلا بها وسهلا لأنها تدفع السفينة الى الامام فى طريقها المرسوم بسرعة أكبر . .

الشيء الغريب الذى أثار دهشتى فعلا فى تجربه الغرق التى شهدتها واشتركت فيها هو قوارب النجاة الساذجة ذات المجاديف اليدوية فى سفينة حديثة عمرها سنتان فقط تعمل بالمحيط الاطلنطى فى أعالى البحار فى القرن العشرين !! فرغم أن السفن الثلاث الشقيقات : (برنيس) و(رأس بناس) و (الغردقة) مشتراة من اسبانيا منذ سنة ونصف فقط ، الا أن قوارب النجاة فيها تعمل بالمجاديف اليدوية كقوارب الفسحة على شاطىء النيل تماما وتنزل الى البحر بصعوبة بالغة - كما رأيت بنفسى - بأوناش عتيقة يديرها البحارة باليد وبواسطة الحبال . . وذلك نظام عتيق جدا بطل استعماله من زمان فى السفن الحديثة ولا يتناسب مع التطور البحرى ولا مع أحدث سفن اشترتها مصر من أقل من سنتين !! وقد عرفت أن التفتيش البحرى بالاسكندرية - وهى الادارة التى تقوم على أى سفينة بالتفتيش على سفينة تدخل أو تخرج من ميناء الاسكندرية عرفت أن إدارة التفتيش البحرى بالاسكندرية - وهى الادارة التى تقوم بالتفتيش على أى سفينه تدخل أو تخرج من ميناء الاسكندريه عرفت أن التفتيش البحرى قد اعترض على قيام سفينتنا برحلتها بهذه القوارب ، ولم تسمح الادارة الا بعد أن كتبت الشركة تعهدا بتغييرها بعد هذه الرحلة مباشرة !

وفى صباح

اليوم التالى كان البشر والسعادة يعمان وجوه الجميع ، فقد أذاعت محطة قبرص للارصاد الجوية فى نشرتها الاخيرة أن العاصفة قد سبقتنا وعبرت منطقة (مالطة) التى كان مفروضا أن نقابلها فيها اليوم مساء . . وأن العاصفة قد انتهت ومرت بسلام . .

وفرح جميع من فى السفينة لذلك ، فالعاصفة ليست شيئا يسعد الناس بلقائه فى البحر . . ولكنها فرحة ما تمت ، والظاهر أن محطة قبرص للارصاد تتبع مصلحة الارصاد الجوية عندنا فى مصر ، لانه ما أن أقبل وقت الغروب حتى أقبلت معه : العاصفة !! . . عاصفة رهيبة عنيفة هادرة مدلهمة جعلت السفينة فعلا ريشة حقيرة تافهة فى وسط خضم البحر الابيض الهادر المزمجر الهائج . . وأصبحت السفينة كلعبة أطفال صغيرة فى يد طفل شقى مخرب مدمر يريد اغراقها بأى شكل ، وهى عنيدة مقاومة تنشال وتنهبد دون أن تستسلم ، وترتفع بمقدمتها عن الماء ثم تهوى لتصفع سطحه أويصفعها سطحه بعنف شديد ، ونحن فى قلبها كفئران فى مصيدة لا مفر منها ولا مهرب ولا مغيث !!

وكأى غشيمى بحرغير مقدرين لمقام العاصفة ، وقفت وزميلى المصور «عبد المنعم» متشبثين بحاجز السفينة نرقب العاصفة وهى تزداد والامواج وهى تعلو مزمجرة مصطحبة فى ضوء الغروب الرمادى القريب من السواد . . ونرقب - بدهشة بالغة - السفينة الصغيرة وقد أصبحت لعبة متخبطة فى يد العاصفة من ناحية والامواج العالية من ناحية أخرى . . وأرقب أنا فى دهشة أكثر زميلى المصور «عبد المنعم» وهو يصيح فى هيستريا محاولا أن يبدو مرحا ، كالذى يكلم نفسه فى الظلام بصوت عال ليبدد خوفه ، يصيح : «آبيدو» !! مقلدا صوت «مارى منيب» وأرد على «عبد المنعم» وأنا أهتف بصوت يتماوج برعشة الرعب الذى يشق داخلى : «طظ فيك ياعمى . طظ فيك ياعمى »!! مقلدا صوت الممثل «أسامة عباس» والممثلة «سناء ماهر» فى مسرحية (طبيخ الملايكة) . . وأرقب - فى ذهول هائل نفسى ، ومن أين ظهرت لى هذه الشجاعة

المفاجئة والتهور الكبير لحظة أن وافقت بل وسعيت بنفسي - الى الموقف الذى أنا فيه الان : البحر !! يانهار أسود . . أنا كان مالي ومال البحر . . والبحر الابيض كمان ، ولسه داخلين على المحيط الاطلنطى ؟ . . من المؤكد انني كنت منوما أو لم أكن في حالتي الطبيعية عندما وافقت على هذه الرحلة . . بحر !؟ ده أنا باتشطف في البيت بالعافية ، وأذكر انني وأنا صغير كنت أهرب من البيت يوم الجمعة طول النهار لانه كان يوم الاستحمام . . وعندى الآن في البيت نصف دستة مايوهات فاخرة أجلس بها - أليطا نظيفا فاخر - على البلاج وعلى جوانب حمام السباحة بالنادى دون أن أسمح لأى منهما بأن يغريني بالنزول اليه ولو خمس دقائق . . اقوم أطلع البحر ، والمحيط ، برجليا !؟ سبحانك ربى ، أنت مقسم العقول يارب !!

وحين اشتدت العاصفة ونحن مازلنا واقفين عند حاجز السفينة ، فكأى «جبان بحر» جدا وكرجل قدرى يؤمن بأن الموت من عند الله وحده ، وأنه اذا جاءتكم مصيبة مثل هذه . . يانهار أسود ، نزلت الى قمرتي في مستشفى السفينة جرى وأستسلمت لفراشي بعد أن تلوت شهادة أن لا اله الا الله وأن محمداً رسول الله . . وتشبثت بسريرى وأنا نائم على وجهي مخفيًا رأسي بين ذراعي حتى لا أسمع صوت العاصفة ولا أشعر بالسفينة وهي تغرق ، وحتى لا أرى الماء وهو يقتحم قمرتي ويغرقني معها !!

ـصل الثالث



الجزيرة الغامضة ..

ومن فرط

الرعب نمت دون أن أشعر وأنا أضع رأسى تحت الوسادة فى انتظار أن تتغلب العاصفة العنيفة على السفينة فتغرقها ويقتحم الماء قمرتى ليغرقنى مع السفينة وأنا على فراشى هكذا بكرامتى من غير بهدلة ، ونصبح شهداء الواجب وتأخذ أسرنا معاشا كاملا من نقابة الصحفيين فى مصر !!

ولكن الذى اقتحم قمرتى فى الساعة الثانية صباحا لم يكن هو الماء وإنما كان أحد الضباط الشبان يوقظنى يقنعنى أن العاصفة قد مرت بسلام ، وأن القبطان «داود» يريد أن اصعد إليه فى غرفة القيادة بأعلى السفينة لكى أشهد جزيرة (مالطة) ونحن نمر عليها . .

مالطة : جزيرة سعد زغلول الشهيرة التى نفى اليها ذات مرة ، تمر على يسارنا الآن . . جزيرة طويلة ممتدة الطول أسيلة العرض ، ، تتلألأ الاضواء فى هذا الوقت المتأخر من الليل فى ساحلها الممتد كأنها مستيقظة حتى الآن تحتفل بعيد ما ، وهى لا تشعر بأى رعب كنا فيه وكنا نعانيه قبل أن نصل اليها . . ذكرنى شكل الاضواء المتصاعدة فيها بالطريق الجبلى الصاعد الى هضبه المقطم الذى كنت أراه من شرفتى الكبيرة فى شقتى العالية بالقاهرة . . القاهرة التى أصبحنا الآن على بعد ٩٥٦ ميلا منها فى هذا الموقع عند مشارف مالطة . .

وقرب الظهر

كدنا نمر على جزيرة (بنتلارى) الايطالية . . جزيرة جميلة متصاعدة جبلية ، تشعر معها من النظرة الاولى انها - بأكملها - قمة جبل قاعدته

تحت البحر الابيض وقمته هى هذه الجزيرة . . فأرضها تبدأ فى التصاعد جبلية من بعد الماء المحيط بها مباشرة . . مزروعة السفح بمصاطب متدرجة خضراء زاهية تضوى تحت أشعة شمس الظهيرة فتبعث فى النفس الاحساس بالجمال والشعور بالتسامى والرفعة مع الجبل القوى الشموخ ، وتجعل الفرد يتمنى لو أن يعيش فى هذه الجزيرة الجميلة . . لولا ما عرفناه من أنها : سجن ! ! . . الجزيرة بأكملها عبارة عن سجن ايطالى ضخم كبير للمساجين الايطاليين الخطرين الذين يخشى من فرارهم لو سجنوا داخل ايطاليا ، أو الذين لا يراد لهم أن يكونوا على اتصال بأحد أو يتصل بهم أحد بوسيلة أو بأخرى ، أو المحكوم عليهم بمدد طويلة ، يؤتى بهم الى هذه الجزيرة البعيدة عن ايطاليا يزرعون ويحصدون ، ويعيشون فيها الى ما شاء القاضى ، أو الى ما شاء الله ! !

الغريب أننا ظللنا نمر أمام (بنتلارى) أكثر من ساعة دون أن نرى - حتى بالمنظار المكبر - أى بنى آدم ، ولا حتى صريخ ابن يومين كما يقال ، حتى بدت فى أعيننا كأنها جزيرة مهجورة لا يعيش عليها أحد . . وحين اكتشفت بالمنظار المكبر وجود سيارة صفراء صغيرة واقفة بجوار سور متهدم أشبه ببوابة أثرية واقفة وحدها لا تؤدى الى شىء ما وراءها وتشبه قوس النصر فى باريس ، صحت أنبه الزملاء الذين صعدوا الى سطح القيادة بالسفينة يتأملون جميعهم أمر هذه الجزيرة الغريبة الغامضة . . فراحوا بالنظارات المعظمة يتفحصون السيارة الصفراء الصغيرة وكل منهم يحاول تحديد ماركتها وموديلها ، دون أن يتفق اثنان على ماركة واحدة ، كأن هذه هى المشكلة ! ! . . وصاح الكل فرحين فى النهاية حين شاهدوا

أتوبيسا أزرق اللون يظهر فجأة لمسافة بسيطة جدا ثم يختفى وراء تل صغير : ان فى الجزيرة الجميلة - السجن - حياة اذن ! !

أول يوم

سبت لا أرى فيه العدد الجديد من مجلة «الاذاعة والتليفزيون» منذ عملت بها من نحو ٣ سنوات . . ولن تتسنى لى رؤية الاعداد العشرة القادمة - على الاقل - الا حين أراها كلها دفعة واحدة بعد عودتنا من هذه الرحلة . . فقد مضى اليوم أسبوع كامل على السفينة الصغيرة وهى منطلقة فى البحر الابيض المتوسط بنفس السرعة ونفس القوة ونفس الرتابة دون تغيير ، ودون أن تتوقف ولو لحظة واحدة . . وقد أصبح فرق التوقيت بيننا وبين القاهرة الآن ٣ ساعات كاملة . . فالساعة الآن على السفينة حسب خطوط الطول التى نمر فيها : الثالثة بعد الظهر ، وسأدخل الآن لانام فترة الظهيرة على السفينة ، والمفروض أن الناس فى مصر - الآن أيضاً - يستيقظون من نوم فترة الظهر ليجدوا الساعة السادسة مساء ! !

وبالمناسبة ، فاننا اذا أردنا أن نستمع الى أول نشرة أخبار تذيعها اذاعة القاهرة كان علينا أن نستيقظ قبل الساعة الرابعة صباحا على السفينة ، لان القاهرة تذيعها فى السابعة صباحا ، وهى تسبقنا بـ ٣ ساعات كما قلت . .

بالمناسبة أيضا : راديو القاهرة مازلنا نسمعه بوضوح حتى الآن رغم اقترابنا من مدخل المحيط الاطلنطى . . اذاعة الشرق الاوسط تطاردنا

بأغـانى الاعـلانـات وحـتى شـوفـوا جـونلاتى وأنا اسـمى المسـحـوق رابسو . . وصوت عبد الحليم حافظ يلاحقنا حتى قرب المحيط مختلطا بصفـافير الموجة القصـيرة ، وهو يسرح بحبيبته بأن الهـوى هواه وأنه مشغول جدا ببناء قصر عالى علشانها !! . . فى مثل هذا الفراغ الطويل ، فى الوقت وفى مدى البصر وفى الجو المحيط بنا ، يصبح لدينا متسع من الوقت لنتأمل تفاهة وركاكة الكلام الذى يغنيه مطربونا . . كلام لا معنى له على الاطلاق !!

استطعت الحصول

على جردل ماء زيادة اليوم بشكل استثنائى وبتصريح خاص من كبير الضبـاط «عبـاس» بعد أن طلب منى ألا أخبر أحدا بذلك . . وسعدت بذلك جدا ، فقد استطعت أن أحلق ذقنى وأستحم لاول مرة منذ غـادرنا الاسكندرية منذ ثمـانية أيام . . وقد حذرنى «عباس» من أن أعتبر ذلك الامتياز حقا مكتسبا ، بمعنى أننى لن أستطيع أن آخذ حماما ولا حتى مرة واحدة كل ٨ أيام !!

كنت منتعشا وسعيدا جدا بعد الحمام ، فالاستحمام على السفينة حدث عظيم يستحق التسجيل !!

كبير مهندسى السفينة الباشمهندس «حنا يوسف مينا» جلس بعد العشـاء فى الصـالون ذات مسـاء يحدثنا كيف استطاع أن يتغلب على مشكلة الماء على السفينة بالنسبة لنفسه ، فقال أنه لا يستعمل الحنفية مباشرة وإنما يضع سدادة الحوض فى مكانها ليسد بلاعة حوض غسيل الوجه ، ثم يضع فى الحوض ملء (كوز) ماء ويأخذ منه بيديه ليغسل

وجهه أولا ، وبعده يغسل يديه ، ثم يغسل فمه ويتمضمض ، ثم يغسل قدميه ، كل ذلك فى نفس كميه الماء الموجودة فى الحوض ، ثم فى النهاية يغسل فى الماء الباقى غياراته الداخلية وملابسه التى تحتاج الى غسيل ! !

أطلقنا على طريقة كبير المهندسين تشنيعة ، قلنا أنه بعد كل ذلك يدخل المهندس التالى الى نفس الحوض ليغسل وجهه فى نفس الماء ، ثم يغسل يديه . ثم يغسل فمه ويتمضمض ، وهكذا حتى تتم كل العمليات السابقة ، وبعده يأتى دور المهندس الثالث ، ثم المهندس الرابع واخصائى المحركات ، وبعدهم المساعدون والفنيون والميكانيكيون - كل منهم حسب أقدميته فى الشركة - حتى نهاية القسم الهندسى ! !

أى شىء

مهما كان تافها يمكن أن يحدث ذعرا هائلا بين سكان السفينة الصغيرة المنطلقة الى المحيط . . عصر اليوم صرخ فجأة طبيب السفينة القصير السمين دكتور «رفيق» متسائلا فى ذعر وفزع : «حريقة !؟ يا نهار أسود . . فين ؟ فين ؟ » . . ثم ترك العيادة وانطلق جاريا بلا هدى فى كل مكان ، فأرعب السفينة كلها أكثر مما أرعبها الحريق نفسه ، ولم يتوقف الا حين وجد نفسه فى حضن القبطان . . وطلع الحريق فى النهاية قطعة صغيرة من القماش (الكهنه) اشتعلت خطأ فى يد أحد البحارة وهو يملأ ولاعة بالبنزين ! !

ثانى مرة أسمع فيها كلمة (حريق) على السفينة منذ بداية الرحلة ، وربنا يستر . . حانجرى فين !؟

والدكتور «محمد رفيق عبد المنعم» من أظرف شخصيات السفينة : قصير وسمين ودمه خفيف ، وساذج وماكر فى الوقت نفسه . . لم يبتعد كثيرا عن مرحلة الطفولة ، فعمره ٢٥ سنة فقط ، ويبدو أنه كان قد عود نفسه على أن يبدو شكله جادا ومرسوما علشان هودكتور ، لكن حين وجد نفسه على السفينة بين مجموعة شبان ضباط ومهندسين جميعهم فى نفس عمره ، عاوده مرحه وانطلاقه ، فعاد ظريفا من جديد . . وأصبحت مجموعة شبان السفينة كلها أشبه بمجموعة زملاء فى كلية واحدة فى رحلة جامعية ، ما أن ينتهى العمل الرسمى حتى تتجمع الشلل فى عدة أماكن محددة معروفة فى السفينة ، وتنطلق فى المرح والتهريج . . الدكتور «رفيق» يتمتع بوجه طفل صغير ، وطول الوقت على السفينة يرتدى مايوه شورت كحلى وفانلة أسبور حمراء نصف كم ، على سمنته الهائلة أصبح يشبه طفلا صغيرا هائل الحجم ، لذا فقد أطلقنا عليه اشاعة أنه دخل كلية الطب بعد حصوله على الشهادة الابتدائية !! . . وقال عنه «عباس» كبير الضباط : «أكيد أخوه الكبير دكتور ، وهو أخد من عنده كتاب فى الطب وقرأه وجاى يشتغل بيه على السفينة »!! . . ولم يجد «رفيق» بأسا من أن يستفيد من هذه الاشاعات ، لذا كان كلما ذهب إليه واحد من البحارة يشكو مرضا قال له «رفيق» : «طيب ياأخى وساكت على نفسك ليه / ليه ماتروحشى لواحد دكتور» !! أو : « غريبة أوى الحكاية اللى عندك دى . . يكونشى معمول لك عمل » !؟ . . وقد اعتاد «رفيق» أن يستيقظ متأخرا ، واعتاد أيضا أن يزوغ من العيادة كثيرا ، وينتهز زميلى المصور «عبد المنعم» المقيم فى العيادة هذه الفرصة ليمارس الطب كهواية ، فيقوم بالكشف على البحارة

المرضى الذين يجيئون الى العيادة ، ويعطيهم الحقن بنفسه ويغير لهم على جروحهم . . لدرجة أن أغلب البحارة أصبحوا ينادون «عبد المنعم» : «يادكتور» !! . . واستمرأ «رفيق» هذه العملية فأصبح يزوغ من العيادة أكثر (على حس) عبد المنعم . . ثم أصبحت الحكاية (عينى عينك) و «عبد المنعم» يعالج البحارة فى وجود «رفيق» نفسه ، وصار «عبد المنعم» كلما أراد أن يترك العيادة لفترة قال لرفيق : «خد بالك من العيادة يا رفيق لحد ما ارجع ، وإذا كان فيه حالة مهمة والا حاجة ابعت لى ، أنا فوق فى صالون الضباط » !!

فى عز

العاصفة منذ أيام ، ونحن وقوف على حاجز السفينة ، شاهدنا يمامة صغيرة تنطلق فجأة من مكان ما فى السفينة كانت مختبئة فيه الى عرض البحر فى ضوء الغروب الرمادى . . وتبدو اليمامة الصغيرة المسكينة تتخبط ولا تعرف أين تنزل بعد أن ابتعدت عن السفينة مسافة كبيرة الى عرض البحر الابيض ، فكلما حاولت النزول وجدت تحتها ماء . . وظللنا نحن نراقبها مشفقين عليها : أتأتى معنا من الاسكندرية حتى هنا ثم يقدر لها أن تموت فى عرض البحر الابيض غرقا فى الماء المالح وفى الظلام هكذا !؟ . . وظلت اليمامة المسكينة تقاوم وقد أنهكها التعب ، وأخيرا غلبتها العاصفة ولم تستطع مواصلة الطيران ، فاستسلمت للسقوط فى الماء أمام أعيننا ، فصحنا جميعا فى جزع وخيبة وحزن كأن فريقنا اصابه هدف الهزيمة فى آخر لحظات المباراة النهائية . . وكانت هذه اليمامة المسكينة حديثنا لعدة أيام بعد ذلك . .

وبعد العاصفة بعدة أيام ، يعثر أحد البحارة على اليمامة نفسها - أو الله أعلم ، لعلها واحدة غيرها - مختفية فى أحد قوارب الانقاذ ، فأمسك بها وأعطاها لمهندس التبريد «فهمى عجمى» الذى أخذها معه الى قمرته وأحضر لها ماء وأرزا وعدسا ، وفرك لها (بسكويت) بجوز الهند لكى تأكل وتسترد صحتها . . واستردت اليمامة فعلا صحتها وبدأت تتقافز فى القمرة الضيقة . . واهتممنا جميعا بأخبار اليمامة الصغيرة الظريفة ، وكان كل منا يذهب ليطمئن عليها ويأخذ لها شوية أرز أو كبشة عدس أو باكو بسكويت ، ويقضى معها وقتا يلاعبها ويلاغيها . . ومرت عدة أيام فوجئنا بعدها ذات صباح باليمامة الظريفة : ميتة ! وحزن المهندس «فهمى» عليها وحزنا جميعا عليها حزنا كبيرا ! !

وهكذا جزعنا عليها من الموت غرقا فى البحر الابيض ، فنجت من البحر ، وماتت فى غرفة النوم !

كانت الليلة

حافلة بالمفاجآت الظريفة بالنسبة لنا جميعا . . أول مفاجأة كانت صنف الحلو الذى قدم لنا بعد العشاء . . فقد اعتدنا طول الفترة الماضية أن يكون البرتقال هو ختام العشاء . . لكن الليلة كان الحلو : چيلاتى كاساتا . . چيلاتى حقيقى مثلج صنعه الليلة عم «على البنى» باشطباخ السفينة . .

ثم بعد ذلك سهرنا فى السينما . . نزلنا الى الطابق الاسفل لنسهر فى (ميس) البحارة معهم و «محمد حسن ماركونى» ضابط اللاسلكى الاسمر يعرض لهم فيلم «زقاق المدق» لشادية وحسن يوسف . .

فكل سفينة من سفن الصيد الثلاث عليها جهاز عرض سينمائى و٣ أو ٤ أفلام مصرية لا تتغير ، يشاهدونها هى هى فى كل رحلة ، وأحيانا يعرض نفس الفيلم فى الرحلة الواحدة عدة مرات . . فيلم الليلة «زقاق المدق» كان البحارة حافظينه لكثرة ما عرض عليهم ، فكانوا ينطقون الحوار قبل أن ينطقه حسن يوسف أو صلاح قابيل أو محمد رضا أو عبد المنعم ابراهيم ويتقصعون قبل أن تتقصع شادية ، ويسكت بعضهم بعضا فى انتظار الضحكة أم صهلولة اللى جاية بعد الموقف ده !! وبما أن السينما لا تعمل الا مرة واحدة كل ١٠ أيام ، فإن أحدا من الضباط والمهندسين لم يتخلف عن النزول الى (ميس) البحارة لمشاهدة نفس الفيلم للمرة الـ ١٢ ، فى جو بتاع سينما درجة عاشرة فى الاسكندرية ، من المؤكد أن الواحد منهم لو كان يمر فى شارع بالاسكندرية أو القاهرة فيه سينما من هذا المستوى لانتقل الى الرصيف الآخر حتى لا يشاهده أحد وهو يمر أمامها فيحدث - لا سمح الله - اشتباه فى انه سيدخلها أو خارج منها . . لكنها الظروف هى التى تحكم !!

أوشكت فترة

الكسل على السفينة أن تنتهى ، فها نحن مقبلون بعد قليل على جبل طارق ، أو البوابة التى تؤدى الى المحيط الاطلنطى ، وبعدها يعلم الله كم سنقضى فى قلب المحيط قبل أن نتم كمية الصيد المطلوبة ، فالمسألة مسألة حظوظ وأرزاق قبل كل شىء . . فان كل الرحلات السابقة قد استغرقت ما بين ٧٥ يوما و ١١٩ يوما للرحلة الواحدة . . وربنا يستر فينا ولا نقضى كل هذه المدة . .

زميلى المصور «عبد المنعم» ربطه كبير الضباط «عباس» من وسطه بحبل ربط طرفه الى حاجز السفينة ، قبل أن يسمح له بتسلق صارى السفينة العالى جدا ليتمكن من تصوير مناظر عريضة (توتالات) لجبل طارق الشهير أثناء اجتياز السفينة له . .

سرب من الدرافيل البحرية يخرج للقاء السفينة عند مدخل جبل طارق ، ويتقافز حول مقدمة سفينتنا ويسابقها بفرح ومرح وسعادة ظاهرة ، كأنها كلاب ترحب بعودة صاحبها الى البيت . . ومشهور عن الدرافيل أنها صديقة الانسان ولا تؤذيه ، بل تنقذه اذا سقط فى البحر ، فتظل تدفع به برفق الى الشاطىء حتى تتركة عنده وهو طاف فوق سطح الماء حتى لا يغرق . .

٦,١٥ مساء . . جبل طارق يبدو ضخما رهيبا مهيبا رائعا أسطورى الشكل . . صخرة هائلة تقف فى وسط البحر ، مخروطية كأنها نحتت خصيصا على الطراز الانجليزى (لتوضع) فى هذا المكان . . مزروعة خضراء كملاعب كرة القدم من السفح الى القمة . . وبالنظارات المعظمة يبدو الترام الهوائى المعلق (التليفريك) واضحا نازلا من أعلى قمة الجبل الى سفحه ، مكانه مختار بعناية بحيث تراه السفن الداخلة الى البحر الابيض والخارجة منه عبر جبل طارق . . وتبدو (الڤيلات) الانجليزية الطراز متصاعدة من السطح الى القمة متناثرة متباعدة أحيانا ، كثيفة أحيانا أخرى ، فى نظام هندسى بديع . . وقمم الجبل الثلاث : الصغيرة والعريضة شكلها المخروطى جميل للغاية يبدو من بعيد كجزيرة الاحلام . .

القبطان «عبد السلام داود» اقترب بالسفينة الى أقصى اليمين عند جبل طارق لتكون أقرب ما يمكن الى الجبل على الساحل الاسبانى ، رغم تبعية الجبل نفسه الى انجلترا . . واستطعنا بالنظارات المعظمة أن نشهد قاعدة الغواصات الانجليزية المتوارية خلف خليج صغير فى مدخل الجبل . .

زميلنا الباحث «بهجت بارح حبشى» أراد أن يحصل على عينة من ماء البحر الابيض عند قرب لقائه بالمحيط الاطلنطى ، فأمسك بجردل صغير من البلاستيك مربوط بحبل وطرحه فى البحر ، ولكنه طرحه فى الاتجاه الخاطىء عكس اتجاه السفينة فيسحب ماء البحر المندفع الجردل والحبل الذى التف حول ساق الباحث «بهجت» ساحبا اياه الى البحر عبر حاجز السفينة . . ويتشبث الباحث بالحاجز بعنف وفزع ويقاوم سحب الحبل له إلى الماء باستيئاس وهو يصرح مستنجدا بالمصور «عبد المنعم» فى مكانه فى أعلى صارى السفينة ، على اعتبار أنه الوحيد القريب منه ، لان كل أهل السفينة كانوا متجمعين على سطحها قرب غرفة القيادة فى مقدمتها يشاهدون جبل طارق ، ويستغيث الباحث بعبد المنعم أن يحاول أن يلفت نظر أى أحد لانقاذه من الورطة التى هو فيها قبل أن يسحبه الحبل الملتف حول ساقيه الى البحر مع الجردل ، فينتهزها عبد المنعم فرصة للقطة صحفية ويصوره وهو يقاوم ويعافر حتى لا يسقط فى الماء !! . . ويظل الباحث فى ورطته هذه حتى يتصادف مرور مهندس التبريد «عبد الوهاب فرغلى» خارجا من غرفة الماكينات فيهب لانقاذه ، ولكن «عبد الوهاب» أيضا قبل أن يقطع الحبل من حول ساقى الباحث يتوقف لحظة ليسأله مفكرا : «طيب وبعدين !؟ ما أنا لو قطعت الحبل الجردل حايضيع فى البحر . . والجردل عهدة»!!

وفى نفس

الليلة انتهينا من مشوار البحر الابيض تماما وتركناه وراء ظهورنا ، وعبرنا بوابة المحيط الاطلنطى : الساحل الاسبانى على يميننا ، والمدينة الدولية (طنجة) على يسارنا . . وأصبحنا نحن والمحيط الرهيب وجها لوجه ، وفات الهزار ما بقى الا الجد ، ولا حول ولا قوة الا بالله ، وربنا يستر ويجيب العواقب سليمة ! !

الفصل الرابع



بركات الشيخ داود ..

كنت أتصور

أننا بمجرد أن نعبر مضيق جبل طارق وندخل منه ، أو بمعنى أدق نخرج منه ، الى المحيط الاطلنطى ، ستطرح سفينتنا (برنيس) شباكها على الفور فى الماء وتبدأ فى الصيد . . ولكننى فوجئت بأن علينا أن نظل نتوغل فى قلب المحيط جنوبا فى محاذاة ساحل قارة افريقيا العربى لمدة أربعة أيام أخرى قبل أن نصل الى المنطقة التى سنصطاد فيها . . طبعا ليست هناك مناطق محاطة بأسوار أو بأسلاك شائكة فى قلب المحيط مخصصة للصيد ، لكن مناطق الصيد تحدد حسب تجمعات السمك فيها بكميات كبيرة تجعل السفينة تغترف منها فى شباكها ، بحيث لا تقل حصيلتها من الصيد عن ٢٠ طنا من السمك فى اليوم الواحد على الاقل ، أو ٢٠,٠٠٠ كيلو جرام . . ولكنها فى أحيان كثيرة - كما حدث معنا بعد ذلك - تنخفض الى ٢ طن فقط فى اليوم الواحد إذا عاندتنا الظروف وعصلج السمك ، وترتفع الى ٣٠ طنا إذا حلت بركات (الشيخ داود) كما يسمى البحارة القبطان «داود» الذى يقوم بقيادة عملية الصيد . .

أمامنا حتى نصل الى منطقة الصيد أربعة أيام أخرى اذن . . فرصة كبيرة بالنسبة لصحفى على سفينة صغيرة محدودة المساحة ومحدودة الشخصيات أن يراقب ويتفحص ويسجل على كل الشخصيات المحيطة به تحركاتها وسكناتها ويرسم لها بقلمه صورة دقيقة . . فكل عدد طاقم الضباط والمهندسين والاخصائيين والخبراء لا يزيد على ٢٧ شخصا : القبطان + كبير الضباط ومعه ٦ ضباط بحريين لقيادة السفينة ، وضابط

اداری ، وضابط لاسلكى وطبيب وباحث و٣ أخصائيين + كبير المهندسين ويتبعه ٧ مهندسين وأخصائيين ، ومعنا أيضا ٤ خبراء أجانب . .

بالاضافة الى ٥٤ بحارا على السفينة جميعهم يعملون فى مختلف مراحل عمليات الصيد المختلفة . .

ولكى أبسط الصورة للقارىء ، فلو تصورنا أننى أنا وزميلى «عبد المنعم» لسنا صحفيين ، وانما سينمائيان يقومان بعمل فيلم سينمائى على السفينة ، أبطاله هم طاقم السفينة ، فان أدوار البطولة ستوزع على ستة أفراد كل واحد منهم صورته واضحة جدا ومرسومة بدقة تجعل منه بطلا ، حتى ولو كان دوره فى الفيلم - أو فى السفينة - كوميديا ! !

هؤلاء الستة هم : القبطان «عبد السلام داود» ، وكبير الضباط «عباس جاد الله» ، ويقوم بالادوار الضاحكة كبير المهندسين «حنا يعلم الله» والطبيب «رفيق» ، والباحث «بهجت بارح حبشى» والبكباك الاكبر «حمدى حافظ» الضابط الادارى ! ! . . أما الخبراء الاربعة الاجانب فهم ضيوف شرف فى فيلم السفينة ، لا منهم ولا عليهم و مجرد ناس خواجات شعورهم شقراء ووجوههم حمراء ، واخدين لنفسهم ركن لوحدهم لا يختلطون بأحد ولا يتركون أحدا يختلط بهم ، ولا يحاولون أن يرتبطوا بصداقات أو يقيموا علاقات مع باقى أفراد طاقم السفينة . . جميعهم يتكلمون لغة بلادهم فقط ويقوم بدور المترجم لهم «مستر موخسن» أو مستر «محسن» أخصائى الملاحة الذى قضى عدة سنوات فى بعثة فى بلادهم ويجيد لغتها . . واحد فقط من هؤلاء الخبراء - هو

كبيرهم - يتكلم الانجليزية بصعوبة بالغة وبطريقة فيها كثير من معاناة تجعل شكله يبدو عصبيا وهو يتكلمها !! دائما هؤلاء الاربعة رايحين مع بعض جايين مع بعض بخطوات جادة مستعجلة كأنهم طابور عسكرى ضل طريقه وجاء الى السفينة غلط !! وهؤلاء الخبراء لهم قصة ظريفة سنلتقى بها معا فى فصل آخر من فصول هذه الرحلة . .

نعود الى فيلم السفينة : باقى الضباط ، والمهندسين هم أصحاب الادوار الثانوية ، ٨ منهم يقومون بأدرار ثانوية رئيسية ، أما الباقون فيعنى ، كومبارس متكلم !! . . أما بحارة السفينة الـ ٤٥ فمنهم إلىّ شخصيات ظريفة جدا وغريبة ونادرة ، وحتى أنه خيل الى فى وقت من الاوقات أن الشركة صاحبة السفينة قد ضمتهم الى بحارتها خصيصا من أجلنا - كصحفيين - حين عرفت أننا سنصاحب السفينة فى رحلتها !! . .

طبعا لن أستطيع أن أستعرض أبطال فيلم (السفينة برنيس) كلهم فى فصل فى واحد ، ولكننى سأتناول ٣شخصيات فقط فى هذا الفصل حتى نصل الى منطقة الصيد ، وبعد ذلك سأتناول باقى الشخصيات حين تأتى مناسبة يكون واحد منهم قد قام فيها بدور ما . .

القبطان

«عبد السلام داود» شخصيته غريبة فعلا : رجل طويل ، ممتلىء الى حد ما ، متين التركيب ، مثقف جدا وقارئ جدا ومحدث لبق جدا ، وراوية ظريف وطلق اللسان جدا . . عشرى ويحب الناس جدا، ويقول هو عن نفسه أنه يحب يسهر للصبح يقعد مع الناس . .

ويتكلم وياخد راحته فى الكلام ، وقد بدا ذلك واضحا طول مدة الرحلة ، فهو فى كل ليلة فارس فى مجال الحديث والحواديت والحكاوى لا يبارى . . له فى كل موضوع رأى وحكاية وذكريات لا تنتهى . . يتكلم فى البحر وفى الادب وفى السياسة وفى الاديان وفى الهندسة وفى الجنس وفى الشعر العربى والشعر الانجليزى ، وحين يحضر الى صالون الضباط ليقضى معهم جانبا من سهرتهم كل ليلة ، فانه لا ينفتح موضوع الا ويكون هو أول المتحدثين فيه ، وغالبا ما يكون آخرهم أيضا ، لانه - بعد أن ينتهى - لا يترك شيئا يمكن أن يقوله أحد بعده . . ومع ذلك فكلامه وحكاياته ظريفة ومسلية فعلا . . وله طريقة فى استعمال يديه وملامح وجهه وعينيه فى الاشارة والتعبير والتوضيح وهو يحكى كان ممكنا أن تجعل منه ممثلا ممتازا فعلا لا تمل مشاهدته والاستماع اليه . .

والمفروض أن شخصا هذه صفاته يكون (مهاودا) ويجب أن يرضى «السميعة» بنوعه ، ولكنه مع ذلك عنيد وصلب الرأى جدا ، وإذا اتخذ قرارا فليست هناك جدوى على الاطلاق من مناقشته فيه لانه لن يتراجع على الاطلاق : فى بداية الصيد تعثر حظنا قليلا لعدة أيام ، فركن الخبراء الاجانب على جنب وأعفاهم من العمل وبدأ يصطاد بطريقة غريبة لم ترد فى عالم الصيد من قبل ، لدرجة أثارت رعب الخبراء الاجانب ، خصوصا كبيرهم . . ولكن الذى حدث أن هذه الطريقة أتت بنتائج مذهلة غير معتادة ورفعت حصيلة الصيد اليومية المفروضة الى أكثر من الضعف ووصلت فى بعض الاوقات الى ٣٧ طنا يوميا ، لدرجة أنه فى أحيان كثيرة كانت كمية الصيد أكثر مما تحتمله سعة غرف التبريد فى السفينة ، فكنا نرمى ٧ أو ٨ أطنان من السمك مرة أخرى فى الماء بعد أن

نصطاده فعلا ويخرج فى شبكتنا . . ولدرجة أن البحارة قالوا عن القبطان «داود» أنه : (راجل مبروك) . . وأطلقوا عليه لقب : سيدنا الشيخ داود !! ولدرجة أن السفن الاجنبية التى كانت تصطاد الى جانبنا وترى شبكتنا المزدحمة ، وتسمع على أجهزة اللاسلكى النشرة اليومية التى تذيعها كل سفن الصيد عن نتائجها ، تركت سفن الصيد الاجنبية طريقتها (العلمية المدروسة) التى كانت تصطاد بها وراحت تصطاد بطريقتنا (الهمايونية) : طريقة الشيخ داود !!

والمفروض أن كل سفينة من سفن الصيد المصرية الثلاث تزور خلال رحلتها مرة واحدة على الاقل (جزر الكناريا) فى وسط المحيط وترسو فى مينائها الشهير الظريف المغرى (لاس بالماس) لعدة أيام ، اما للتموين أو لأصلاح الأعطال التى تطرأ على السفينة خلال الرحلة ، أو على الأقل للترفيه على طاقمها وبحارتها وإراحتهم وتجديد نشاطهم واستعادة معنوياتهم !! . . ولكن القبطان «داود» (طلع فى دماغه) ان : مفيش (لاس بالماس) المرة دى !! وكانت النتيجة ان فعلا مفيش (لاس بالماس) رغم ان كل واحد فى الـ ٨٢ بنى أدم الموجودين على السفينة طلب منه ورجاه ، بل توسل اليه فى بعض الاحيان ، أن يعدل عن قراره هذا . . ولدرجة أن واحدا منهم كاد أن يبكى وهو يصرخ بأنه سيشترى فستان الزفاف لخطيبته من هناك ، وواحد آخر كان سيشترى دواء هاما لوالده المريض فى حالة خطرة . . ، ولكنه قال لهم جميعا أن السفينة لن تدخل (لاس بالماس) الا اذا حدثت عليها حالة وفاة . . وطبعا ماحدش منهم رضى يتوفى !!

القبطان «داود» عمره ٣٩ سنة ، تخرج فى الكلية البحرية من ١٨ سنة وزار - كبحار - ٢٦ دولة فى أوربا وأفريقيا وآسيا ، ثم أصبح قبطانا وعمره ٣٠ سنه فقط حين انتدب للعمل فى البحرية التجارية . . ثم ترك الخدمة فى القوات البحرية ليخدم ٣ سنوات فى شركة (باتا) للاحذية - ليس هناك خطأ مطبعي ولا حاجة ، هو كده صح : شركة باتا للاحذية !! - . . بعدها جاء الى (شركة مصايد أعالى البحار) ليقوم برحلة واحدة قبل هذه يتدرب فيها على عملية قيادة سفن الصيد ، وفى أول رحلة يقوم فيها بمفرده بمسئولية قيادة سفينة صيد - استطاع أن يحقق ٣ أرقام قياسية : أقصر مدة لرحلة صيد لكل السفن ، فقد كانت مدد الرحلات السابقة كلها تتراوح بين ٧٥ يوما الى أربعة شهور ، وجاء هو فأتم الرحلة فى ٥٩ يوما فقط أو أقل من شهرين . . والرقم الثانى الذى حققه كان : أكبر حصيلة صيد ، فقد حقق فى رحلتنا هذه ٦٣٥ طنا من السمك ، ولم تحقق أى رحلة سابقة أكثر من ٦١٢ طنا فقط . . أما الشيء الثالث الذى حققه فهو أن تكون رحلة (برنيس) التى اشتركنا فيها أول رحلة رابحة ماديا فى تاريخ الشركة منذ انشائها فقد حققت ربحا قدره ١٧ ألف جنيه ، فى الوقت الذى كانت كل رحلة سابقة سواء لبرنيس أو للسفينتين الاخريين اللتين تملكهما الشركة تحقق خسارة بنفس القدر تقريبا : أى ١٧ ألف جنيه خسارة !!

بركاتك يا شيخ «داود» !!

وبعد ثلاثة

أيام فقط من بدء رحلة (برنيس) كان كل طاقم السفينة قد نسوا الاسم الحقيقى لكبير المهندسين العجوز «حنا يوسف مينا» وأطلقوا عليه الباشمهندس «حنا يعلم الله» !! فقد كانت كلمات : (يعلم الله) ، (نشكر الله) ، (نحمد الله) هى لوازمه الكلامية التى تخرج مع كلامه بمعدل مرة كل دقيقة ! .

والباشمهندس «حنا يعلم الله» عمره ٥٧ سنة ولكنه يبدو أكبر من عمره كثيرا ، محنى الظهر ، ملامح وجهه وأكتافه المحنية الى الامام وطريقته فى المشى بخطواته البطيئة الزاحفة على الارض فيها كهولة كبيرة ، خصوصا بعد ما أطلق ذقنه وشاربه على السفينة ، فنما الشعر خفيفا فى مناطق متباعدة من وجهه بطريقة جعلته أشبه بالصينيين حين يطلقون شواربهم وذقونهم فتبدو قصيرة خفيفة شعثاء غير منسقة ، جرداء فى بعض الاماكن ، تثير رؤيتها الضحك لانها تجعله أشبه بممثل كوميدى (مركب ذقن عيرة)يقصد بها الاضحاك ، خصوصا وهو طول الوقت يتحسسها فى سرحان وتأمل وهو ينظر بعينيه نظرات ساهمة ساهية من تحت لتحت وهو يلفت النظر على الفور بطريقته فى الكلام التى تجعله يبدو كأجنبى (يعرف) اللغة العربية ولكنه ينطقها بلكنة خواجاتى . . له آراء غير عادية - خصوصا فى الجنس - يرددها كثيرا ، تجعل التعليقات الساخرة تنطلق من الجالسين رغما عنهم ، كعندما يقول مثلا أنه مندهش من شدة اهتمام الناس بالجنس ، وأنه هو شخصيا رغم أنه متزوج من ٢٥ سنة الا أنه لا يهتم بالجنس على الاطلاق!!!! وعندما يقول أنه لا يحب

تقبيل النساء ، ولم يقبل أى امرأة طول عمره !! فى الوقت الذى يقول فيه عندما يدخل صالون السفينة فيجد مجموعة من الضباط أو المهندسين جالسين : «أنا عاوز أبوس حد . . أبوس مين فيكم» !!؟ ثم يختار أى واحد من الموجودين ليقبله فى جبهته أو فى خده بطريقة فيها نعومة ودلال غريبان !! وحين يجلس بجوار أحد يصر على أن يضع ذراعه تحت ابط الجالس بجواره طول الوقت بطريقة لابد ان تثير الملاحظة والضحك فعلا . . جلس مرة بجوار المهندس «محمود فخر الدين» وهو شاب قصير وصغير الحجم ونحيف جدا . . وفجأة مد يده وتحسس فخذ «فخر الدين» ثم قال له فى ضيق وتأفف : «عضم . . كلك عضم . . انت مابتاكلشى ؟ قوم انت ، تعالى يا «حمدى» اقعد انت جنبى»!!!

يظل الباشمهندس «يعلم الله» قبل موعد الاكل يردد : «والله أنا ماليا نفس ولا حاقدر آكل . . أصلى شبعان أوى ومليان على الآخر» « فاذ وضع الاكل على المائدة كان أول واحد يقوم اليها ، ويأكل - أقصد يلتهم - بطريقة بوليسية وهو ينظر فى أطباق الجالسين من تحت لتحت كأنه يراقبهم ، فاذا أعجبه أى صنف فى طبق أى زميل يجلس قريبا منه - وقد يكون فى طبقه هو شخصيا نفس الصنف - مد قبضته و (كبش) ما فى طبق الزميل ووضعه فى طبقه مدعيا أنه يمزح !! ويكون هو آخر واحد يقوم بعد أن يأتى على آخر شيء ممكن أن يؤكل على المائدة ، كأنه يأكل لآخر مرة فى حياته أو كأنه مقبل على صيام سيستمر ١٠٠ سنة قابلة للتجديد . . فاذا تبقى على السفرة شيء فى أطباق الآخرين جمعه فى طبق أو عدة أطباق وأخذه معه ليضعه فى الثلاجة فى قمرته !!

دخل الباش مهندس الى صالون الطعام مرة وأخذ يدير اسطوانته المعتادة : «أصل أنا ماليش نفس ومش حاقدر آكل . . أصلى مليان على الآخر» . . فلم يتمالك واحد من الجالسين نفسه وصاح ينادى «عم حسين» السفرجى قائلا :

- عم حسين . . تعالى خد الباشمهندس فضيه وهاته علشان ياكل !!

وفى الفترة اللى كنت فيها مريضا ومصابا بدوار البحر سمع الباشمهندس مرة القبطان يقول للسفرجى : «اعمل شفشق ليموناته ووديه للاستاذ حسين قدرى فى القمرة بتاعته» . . وصعدت أنا للعشاء فى الصالون بعد ذلك ، فانتهز الباشمهندس فرصة وجودى فى الصالون ونزل ففتش قمرتى بحثا عن شفشق الليموناته لكنه لم يجده لاننى كنت وضعته على رف عال فى ركن منزو مظلم ، فلما التقى الباشمهندس بعد ذلك بزميلى المصور «عبد المنعم» سأله بضيق : «هو الاستاذ حسين مخبى الليموناته فين؟ نزلت دورت عليها فى القمرة بتاعته مالقيتهاش . . هو خايف أن حد ياخد منها حاجة والا ايه» ؟!!

حتى الدقائق

العشر دقائق التى كانت تفتح فيها المياه فى الحنفيات فى الصباح ومثلها فى المساء ، ثم انخفضت الى ٥ دقائق فقط ومثلها فى المساء ، حرمنا منها ، فانقطعت المياه عن السفينة الصغيرة تماما ، وأصبح لكل ضابط وبحار الحق فى ملء جردل واحد كل يوم حين تفتح المياه فى حنفية رئيسية فى المطبخ مرة واحدة كل يوم فى الساعة العاشرة صباحا !!

ورضينا بالمر ، وتعودنا عليه ، وآهى رحلة وتعدى ، ولكن حتى هذا المر لم نهنأ به طويلا ، فقد انقطعت المياه العذبة من حنفية المطبخ أيضا لتحل محلها مياه أخرى تأتى من جهاز اسمه (الديستلر) ، وهو عبارة عن جهاز يسحب المياه المالحة من المحيط فيرشحها من الملح الموجود فيها ، ثم توزع علينا : مياه لها طعم ولون ورائحة : مياه غير نظيفة وغير نقية وليس فيها كلور ، لها طعم معدنى كريه مر صدىء المذاق ويموع النفس ، ولها لون رمادى نتيجة الذرات الدقيقة الغريبة التى تسبح فيها ونستطيع رؤيتها بالعين المجردة ، ولها رائحة غريبة حادة تقتحم الانف بعنف . . وأصبحت هذه المياه مقررة علينا بعد مرور أقل من ٣ أسابيع من بداية الرحلة . . وحتى هذه المياه الرديئة فى كل شىء كنا فى أحيان كثيرة لا نجدها هى أيضا ! !

صعبت حالتى

وأنا مريض طيلة فترة بداية الرحلة على مهندس الكهرباء الشاب «ناجى نوار» ، وكانت زميلة صحفية قريبة له قد أوصته بنا خيرا ، فجاء وزارنى فى قمرة المستشفى أو العيادة ، وصرح لى بأن من أسباب استمرار مرضى هو أننى : أنام فى العيادة ! ! فموقع العيادة قرب مقدمة السفينةومقدمة السفينة هى اكثر مكان فى السفينة تعرضا للاهتزاز بعنف ، والاهتزاز العنيف المستمر هو سبب استمرار مرضى ! ! . . وتطوع المهندس «ناجى» مشكورا فاقترح على أن نتبادل أماكننا : هو يحل محلى فى النوم فى العيادة لانه قديم فى البحر وواخد على النوم فى أى مكان ، وأنا أحل محله فى قمرته التى تقع قرب وسط السفينة ولا تتعرض للاهتزاز . . .

وكما يتمنعن وهن الراغبات ، تمنعت فى البداية قليلا وأنا اتمنى أن يلح على فى القبول ، وفعلا ألح ، وقبلت طبعا . . وهكذا تركت زميلى المصور الشجاع «عبد المنعم» ينام فى العيادة مع «ناجى» والطبيب «رفيق» ، وانتقلت أنا الى القمرة رقم ٨ ليصبح زميلى بقية الرحلة هو مهندس التبريد «فهمى عجمى» بطل قصة اليمامة الشهيرة . . فنجوت من شيئين : الاهتزاز والحر !!

وقد اكتشفت اليوم شيئا ظريفا غريبا ، وان لم يكن جديدا على نظام العمل فى الشركات عندنا : اكتشفت أن سفينة الصيد التى نركبها ، والتى خرجت فى رحلة صيد تتكلف ٥١ ألف جنيه ، والمفروض أن تعود بحصيلة سمك ثمنها ٦٨,٢٠٠ جنيه . . هذه السفينة خرجت فى رحلتها التى نرافقها فيها وليس بها : شبكة صيد !! على أساس أن شبكة صيد ستصلها قبل أن تصل الى جبل طارق . . ازاى ؟ ما تفهمشى !! وها نحن قد تركنا جبل طارق وراءنا ودخلنا فى المحيط وأقبلنا على منطقة الصيد وليس معنا شبكة نصطاد بها . . بل وقضينا فعلا - بعد ذلك - ٤ أيام فى منطقة الصيد دون أن تصلنا الشبكة المنتظرة !! ٤ أيام يتكلف كل يوم منها فى رحلة السفينة ٨٥٠ جنيها ، أى أنه ضاع على السفينة مبلغ ٣٤٠٠ جنيه فى انتظار الشبكة !! . . ليس ذلك فقط ، بل ان الشبكة التى حصلنا عليها بعد ذلك لم ترسلها لنا الشركة ، بل حصلنا (شحاته) من احدى السفن الاجنبية القريبة منا ، باتصالات ورجاوات القبطان «داود» وكبير الخبراء الاجانب الذى معنا على السفينة ، ولولا ذلك لقضينا ١٥ يوما كاملة فى منطقة الصيد دون صيد ، حتى وصلتنا الشبكة التى تكرمت

الشركة أخيرا وأرسلتها على سفينة أخرى . . تصوروا : ١٥ يوما تساوى نحو ١٣ ألف جنيه كانت ستضيع علينا ونحن فى منطقة الصيد مكتفين بالفرجة على سفن الصيد الاجنبية الاخرى وهى تصطاد !!

انه عالم غريب ، غريب ، غريب !!

وبمناسبة العالم

الغريب فقد سمعت قصة أيضا غريبة أعادت الى ذاكرتى الخطب والاناشيد التى كثيرا ما نسمعها فى المناسبات المختلفة عن (الحوافز الايجابية) و (المكافأة على قدر العمل) ، و (تشجيع المجدين والمجتهدين والمبتكرين لتحسين الانتاج) . . الى آخر هذا الكلام الظريف . .

فعندما كانت سفينتنا (برنيس) فى رحلتها الاولى للصيد من المحيط ، وكان كل طاقمها لسه غشيم صيد فى أعالى البحار ، ألقت مرة شبكتها للصيد ثم أثناء سحبها تعلقت نهاية الشبكة وطولها نحو ٢٥ مترا ، برفاص السفينة الموجود تحتها فى قلب الماء ، ولفت الشبكة على الرفاص فتعطلت السفينة وتوقفت عن الحركة تماما فى وسط المحيط . . والمفروض فى هذه الحالة أن تطلب النجدة من السفن القريبة منها لتجرها الى أقرب ميناء . . والسفينة التى تتطوع لانقاذها وسحبها الى الميناء يصبح لها الحق فى الحصول على نصف ثمن السفينة نفسها ، بالاضافة الى نصف شحنتها . . ولما كانت (برنيس) قد أكملت تقريبا شحنتها من الصيد التى تساوى ٦٨ ألف جنيه ، وثمن السفينة نفسها هو مليون جنيه استرلينى كاملة ، فان السفينة التى ستتطوع لانقاذها وجرها الى الميناء

كانت ستحصل من (شركة مصايد أعالى البحار) صاحبة (برنيس) على نحو ٥٣٠,٠٠٠ جنيه استرليني . .

لكن الذى حدث أن السفينة المصرية (رأس بناس) شقيقة (برنيس) التابعة لنفس الشركة كانت قريبة منها فى منطقة الصيد أيضا . . فتقدم أحد البحارة الذين يعملون على (رأس بناس) ، وهو الغطاس «على القليوبى» ، ليغطس فى الماء تحت السفينة (برنيس) ويمزق الشبكة من حول رفاصها وحدث ذلك فعلا معرضا نفسه لخطر أسماك القرش المفترسة التى تملأ المنطقة . . وأنقذ «على القليوبى» (برنيس) ، فهل تعلمون ماذا كانت المكافأة التى كافأت بها الشركة بحارها الذى وفر عليها نحو ٥٣٠,٠٠٠ جنيه استرليني كافات الشركه «على القليوبى» فصرفت له : مرتب نصف شهر . . يعنى سبعة جنيهات ونصف فقط لا غير !! . .

مرة أخرى : انه عالم غريب ، غريب ، غريب !!

أول مرة

أحضر فيها احتفالا بليلة مولد النبى على ظهر سفينة . . كانت الليلة هى ليلة مولد النبى . . واحتفلت بها السفينة احتفالا (فرانكو - آراب) بأن قدمت لنا على العشاء فته عيش (فينو) بالخل والتوم واللحم المسلوق ، ثم كان الحلو ٤ أصناف تورتاية كبيرة وكيك وبلح الشام وشربات !! واحتفل (ميس البحارة) بتلاوة القرآن الكريم الذى تلاه البحار «أحمد حافظ نصار» ، كما ألقى البحار العجوز «دعدور» خطبة

دينية . . ولكن كبير الضباط «عباس» أفسد عليهم احتفالهم حين نزل وشطب الحفل الدينى وأمرهم بالقيام للنوم بدعوى أن أمامهم يوم صيد شاق غدا وعليهم أن يستيقظوا مبكرين !!

وعملية الاهتمام بالمناسبات الدينية والاحتفالات والاعياد على ظهر السفينة من اختصاص ضابط ادارى السفينة «حمدى حافظ» ، وهو شاب حاصل على بكالوريوس تجارة من جامعة الاسكندرية ، وكل ما يقع فى نطاق الاعمال الادارية والاكل والتموين ومخازنهما على السفينة هو من اختصاصه ، لذا فقد استطاع «حمدى» بعد ٤ رحلات فقط أن يربى كرشا صغيرا يعتز به كثيرا ويعمل على تنميته . . ويا بخت من رضى عنه «حمدى» من ضباط أو بحارة السفينة ، فهو لن يشكو من قلة الأكل على الاطلاق . . لذا كان الباشمهندس «يعلم الله» حريصا جدا على أن يظل طوال الرحلة متمتعا بصداقة «حمدى» ومخازن «حمدى» !!

و«حمدى حافظ» الى جانب ذلك هو «البكباك الاكبر» على السفينة . . ، (البكبكة) كلمة ابتكرها «عباس» كبير الضباط للتعبير عن الرغى والهمس وترويج الاشاعات وعمل المقالب فى بعض الزملاء لاثارة ضحك الباقين عليهم . . و «حمدى» فى هذا المجال فارس خطير لا يشق له غبار : يدور (يبكبك) طول النهار وحين يأتى الليل تكون السفينة كلها قد (شبكت) فى بعضها و «حمدى» ساذج برىء ما عندوش خبر عن حاجة أبدا وبراءة الضباط الاداريين فى عينيه !! . . ضحيته المفضلة دائما فى (البكبكة) هو باشمهندس السفينة «يعلم الله» ،

الذى يكتشف فى كل ليلة أن «حمدى» قد أوقعه فى مطب أو مقلب ، ومع ذلك يستسلم لبكبكته فى اليوم التالى ليكون هو نفس الضحية فى كل ليلة والليالى التالية ! !

المهم ، كنت متعبا طول اليوم ولم أنم فى فترة الظهر، لذا لم تستمر سهرتى طويلا فى صالون الضباط بعد العشاء ونزلت لأنام مبكرا . . لكننى بعد أن أوشكت على الاستغراق فى النوم فوجئت بالبحار «محمد الوكيل» يوقظنى باصرار ليحمل إلىّ دعوة من البحارة لتناول العشاء - تانى - معهم ، وقضاء السهرة معهم فى قمراتهم . . ورغم أننى كنت مرهقا للغاية فى حالة جسمانية لم تكن تسمح لى حتى بمجرد الاستيقاظ ، الا أن دعوة البحارة لى أسعدتنى ، فقمت لاتعشى معهم صينية سمك ظريفة أكلناها ونحن قعود على الارض . . ثم سهرنا معهم بعد العشاء أنا وزميلى المصور «عبد المنعم» والطبيب «رفيق» و«حمدى حافظ» وأخصائى الصيد «شوقى الشرقاوى» . . وفوجئنا بحفلة سمر بحرية أصيلة تناولوا فيها الغناء بطريقتهم الخاصة التى يستبدلون فيها كلمات الاغانى المشهورة بكلمات أخرى من عندهم يداعبون فيها رؤساءهم الضباط والمهندسين . . وغنوا أيضا على السمسمية التى عزف عليها زميلى المصور «عبد المنعم» وهو أصلا من مدينة الاسماعيلية بلد السمسمية . . وفوجئت بأنهم نظموا أغنية السمسمية هذه خصيصا للتريقه علىّ أنا شخصيا حين لاحظوا أننى قضيت أغلب أيام بداية الرحلة مريضا ومصابا بدوار البحر ! ! غنوها جماعة بطريقة أخونا «سيد الملاح» الشهيرة :

لن أركب بحرا فى حياتى

م الآن الى يوم مماتى

لن أركب بحرا فى حياتى

***

أحلف بكل الحلفانِ

لن أركب المركب تانى

دا دوار البحر خلانى

راقد على طول يا اخوانى

أغيثونا أغيثونا . .

الله . .

ع البرد ودونا . .

الله . .

لن أركب بحرا فى حياتى . .

***

(الشيف) فى كل مكان . .

يبحث عن كل هربان . .

بـ (المستركى) آه يانى . .

من أحلى نومة صحانى . .

لن أركب بحرا فى حياتى . .

***

(بنى) يا صانع تعيينى . .

أكل البطاطس يؤذينى

لا العدس يروينى

ولا اللحم يشفينى

لن أركب بحرا فى حياتى . .

م الآن الى يوم مماتى . .

و(الشيف) هو اختصار لقب كبير الضباط باللغة الانجليزية **Chief-Officer** ، و(المستركى) **Master-Kye** هو المفتاح الذى يحمله كبير الضباط ويستطيع أن يفتح به أبواب جميع القمرات فيضبط من يلازم فراشه زوغانا أو ادعاء للمرض . . أما (بنى) فهو عم «على البنى» رئيس طباخين السفينة . .

وغنى البحارة أغنية أخرى على وزن أغنية «صفاء أبو السعود» فى مقدمة مسلسلة «رضا بوند» التى قدمتها الاذاعة فى شهر رمضان الماضى . . غنوها بعد أن حولوها الى (اسكومبر بوند) تريقة على باشمهندس سابق للسفينة كان قد أفرط فى الشراب فى أحد البارات حين رست السفينة على ميناء (فيجو) بأسبانيا ، فحاول أن يقبل فتاة أسبانية

رغما عنها فحدثت مشاجرة وقبض عليه البوليس الاسبانى ، وبات ليلة فى التخشيبة !!

اسكومبر بوند وباع اسمه

اسكومبر بوند

كان كويس وكويستو

اسكومبر بوند . .

راح الخمارة مسكتوا سنيورتا .

جه البوليسا وكلبشتو . .

اسكومبر بوند . .

وعلى البلاطة ونيمتو . .

اسكومبر بوند وباع اسمه !!!

وكان مضيفونا فى هذه السهرة الظريفة هم البحارة : محمد الوكيل ، على الراشدى ، لؤى الشيخ ، ابراهيم خليل ، مصطفى السيد ، محمد عبد العزيز (زيزو) ، محمود الطير ، السيد الصحصاح ، ابراهيم شاهين عسران عبد الرحيم أبو اليزيد . .

ودخلنا منطقة

الصيد أخيرا قرب منتصف الليل بعد مسيرة ٤ أيام كاملة فى قلب المحيط الاطلنطى ، فألقت السفينة مراسيها أو خطافها فى وسط المحيط

طول الليل ، تمهيدا لبدء الصيد غدا عند شروق الشمس . . ونحن الآن نبعد عن الاسكندرية بـ ٥٥٦٠ كيلو مترا أو ٣٠٠٠ ميل بحرى ، أمام سواحل جمهورية (موريتانيا) عند الساحل الغربى للقارة الافريقية وعلى بعد ١٢ ميلا فقط منها . . وبالتحديد أمام ميناء (كاب بلانش) أو (كاب بلانك) كما ينطقها أهل المدينة الافريقيون . . وغدا يبدأ الصيد . .

ومع الليل هاج المحيط وجاءت العاصفة مرة أخرى . . وكالعادة جعلت السفينة الصغيرة لعبتها ، فراحت تشيلها وتهبدها فى ماء المحيط كأنها لعبة صغيرة تافهة . . لكنها والله أثبتت أنها عنيدة صامدة ، فهى لا تكاد ترتفع عن سطح الماء وتتهبد عليه آخذة الكرباج الذى يرج كيان السفينة كلها رجا ويشعرنا بأن أمعاءنا قد قفزت من مكانها تحاول الخروج من حلوقنا ، حتى تعود السفينة العنيدة تحاول أن تستقر على سطح الماء وهى تترنح من أثر الرزعة ومن تأثير الامواج ، ولا تلبث أن تأتيها موجة أخرى عالية فتشيلها وتهبدها وترقعها بكرباج آخر . . وتتمايل السفينة على جانبيها بشكل مخيف رهيب قلب كل شىء فى قمرتى رأسا على عقب، وجعلنى أتشبث بسريرى بيدى بعنف وأنا أقرأ على روحى الشهادتين مع كل مرة تميل فيها السفينة الصغيرة على أحد جانبيها . .

وقضيت ليلة أخرى رهيبة تحطمت فيها أعصابى ، ان كانت قد بقيت لى أعصاب بعد الليالى العاصفة الكثيرة التى قابلتنا فى مشوار الوصول الى منطقة الصيد . . وربنا يستر فى باقى المدة !!

الفصل الخامس



الصيد..

فى القاهرة

كنت لا أستيقظ قبل التاسعة صباحا ، وكان أهل بيتى يعانون كثيرا من ايقاظى فى الصباح اذا لم تكن لدى مواعيد مبكرة ، ، وكنت بعد أن أستيقظ أقضى نحو ساعة فى الحمام بين اللكاعة والمهمزة وحلاقة ذقنى ثم الدش . . أما هنا على السفينة فقد (انضبطت) علىّ أن أقلق فى السابعة والنصف صباحا ، ثم أقفز من فراشى كالملسوع فى الثامنة الا خمس دقائق بالضبط لكى ألحق بالماء حين يصل الى الحنفيات لأتشطف فقط ، وبسرعة ، والا قضيت اليوم كله دون أن أغسل وجهى ! ! ثم أملأ الجردل البلاستيك وزجاجة الماء البلاستيك أيضا لأشرب منها طول اليوم . . كل ذلك فى ١٠ دقائق مرتين كل يوم ، انخفضت الى ٥ دقائق فقط بعد أسبوعين من بداية الرحلة . . ثم انقطعت تماما بعد ذلك . .

أدب ! !

ولكن اليوم

كان علىّ أن أستيقظ فى الخامسة صباحا ، لأشهد بدء عمليات الصيد، أو البداية الحقيقية للرحلة المقدر لها أن تستمر فى هذه المنطقة وحدها فى وسط المحيط بين ٣٥ و ٤٠ يوما على الأقل . .

مع بداية أول ضوء للفجر يأتى من السماء ، القبطان «داود» فى غرفة القيادة فى أعلى مكان فى السفينة يجلس أمام جهاز رادار شاشته شبيهة بشاشة تليفزيون صغيرة مستديرة فى حجم الطبق العادى . . وتبين هذه

الشاشة كل الاجسام الموجودة فى الماء ابتداء من تحت السفينة مباشرة ، وبشكل عمودى ، حتى قاع المحيط . . وتنطلق السفينة فى رحلة صغيرة مدتها ساعة تقريبا والقبطان جالس أمام جهاز الرادار أو جهاز التليفزيون الذى يصور له عمق الماء تحت السفينة ، يستكشف كميات الاسماك الموجودة عند الاعماق المختلفة ، وبعد هذه الساعة يكون قد أتم استكشافه واستقر رأيه على المنطقة التى سيصطاد فيها اليوم ، فيبدأ فى اصدار أوامره بالميكروفون لانزال الشبكة فى الماء . .

وكان تصورى فى البداية أن شخصا ما سيقف عند حاجز السفينة ويطوح بيديه شبكة صيد كالتى نرى الصيادين يطوحونها وهم وقوف عند ساحل البحر أو شاطىء النيل مثلا . . ولكن الذى رأيته كان شيئا جديدا علىّ تماما . . وسأحاول أن أنقل للقارىء صورة كاملة لما يجرى فى عملية صيد واحدة . .

عندما يشرع القبطان فى بدء الصيد ينادى فى الميكروفون :

- ألسطه وردية الصيد ؟!

يعنى : هل وردية الصيد جاهزة !؟

فيشير اليه رئيس وردية الصيد ، ويسمى باشريس الصيد ، بيده إشارة : أنهم جاهزون . . فيعود القبطان ليقول :

- عشق الكهربا على الونش . . و (ماينا) الشبكة !!

بمعنى : ليبدأ الونش عمله ، فيبدأ الونش الضخم فى (ماينا) الشبكة أى انزال الشبكة ! !

الشبكة هنا شكلها غريب أساسا . . عبارة عن شبكة طويلة جدا يصل طولها الى ٥٠ مترا ، شكلها أشبه بقرطاس كبير جدا ضخم الحجم جدا، مصنوع من الشباك ، ينزل الى الماء مربوطا من جانبه بأسلاك من الصلب القوى : وتبلغ فتحة قرطاس الشبكة هذا ٢٥ مترا بعرض ١٠ أمتار . . ولكى نضمن أن هذه الفتحة ستظل مفتوحة دائما ولا يغلقها الماء ، فانه يركب فى أسفلها كرات ضخمة من الحديد تجذب طرفها الاسفل الى تحت دائما حتى تجعله يستقر على أرض قاع المحيط ، وتركب فى طرفها العلوى كرات من البلاستيك المجوف أشبه بعوامات تطفو فى الماء ، فتظل الشبكة فاتحة فمها الواسع الكبير تستقبل أفواج السمك سيىء الحظ الذى يمر فى طريقها فيجد نفسه فجأة داخل الشبكة العملاقة لا يستطيع منها خروجا أو فكاكا . . كل ذلك والسفينة سائرة تجر وراءها الشبكة ، والقبطان فى مكانه أمام جهاز الرادار الذى يكشف له - هذه المرة - السمك فى قاع المحيط تحت السفينة وهو فى طريقه الى مصيره المحتوم داخل الشبكة .. وقد تظل الشبكة فى الماء ساعة أو ساعتين أو أكثر أو أقل ، حتى يقرر القبطان أنها امتلأت بالسمك ، أو على الاقل وصل الى داخلها القدر الكافى ، فيبدأ فى اصدار أوامره فى الميكروفون من جديد :

- ألسطة وردية الصيد !؟

يعنى وردية الصيد تستعد . .

وبسرعة يظهر على سطح السفينة أفراد وردية الصيد :

- عشق الكهربا على الونش . . و(بيرا) الشبكة . .

فيبدأ الونش فى (بيرا) الشبكة ، أى سحب الشبكة . . وتعود الشبكة الى سطح السفينة محملة بنصيبها الذى تجمع فى داخلها من الاسماك ، وتتراوح الكمية بداخلها فى كل مرة - واحنا وحظنا - بين ٢٠ طنا وهو أقصى احتمال للشبكة ، ونصف طن فقط وهو أقصى احتمال لصبرنا وأعصابنا ! !

ويفرغ السمك

من الشبكة من خلال فتحة كبيرة تفتح على سطح السفينة لينزلق الى قلبها من الداخل ، حيث تجرى عليه عدة عمليات : أولا ينزل كله على طاولة خشبية كبيرة عريضة اتساعها باتساع عرض السفينة كلها . . ويغسل وهو فوق الطاولة بالماء بواسطة خراطيم قوية تغسله غسلا جيدا عنيفا ، ، وبعد الغسيل يبدأ عدد آخر من بحارة السفينة وهم يرتدون قفازات من المطاط فى فرز السمك ، وأمام كل منهم فتحة كبيرة وعدد من (الصاجات) من الالمونيوم شبيهة بصاجات الكحك الا فى اختلاف الحجم . . الفتحة الكبيرة تؤدى الى البحر مباشرة : السمك السام أو صغير الحجم أو الانواع غير المطلوبة تمرر من خلال هذه الفتحة لتعود الى البحر مرة أخرى . . والصاجات لتفرز فيها أنواع السمك المختلفة ، كل نوع فى صاج مستقل حتى لا يصبح فى الصاج الواحد أكثر من نوع

واحد . . وتمرر هذه الصاجات بعد ملئها بالسمك الى ٢ آخرين من البحارة يقومان بوزن الصاج لتكون عبوته ٢٠ كيلو جراما فقط من السمك . . ويسير الصاج بعد وزنه على سطح متحرك يوصله الى عامل آخر يقوم برفعه ليضعه فوق عربة متحركة ذات رفوف حمولتها ٦٠ صاجا . . ومن هذه العربة تبدأ المرحلة الثالثة . .

هذه العربة المتحركة ذات العجلات ما أن تكتمل حمولتها من الصاجات الـ ٦٠ حتى تبدأ فى الحركة على قضبان كقضبان السكة الحديد ، متجهة الى قسم التجميد - كل ذلك فى بطن السفينة من الداخل - حتى تقف أمام باب مقفل أشبه بباب الدكان أو هو أقرب شبها بباب جراچ السيارة الواحدة . . فما أن تقف العربة أمام هذا الباب حتى ينفتح وتغير العربة اتجاهها لتنزلق الى داخل هذا الجراچ ، وينغلق الباب وراءها ، وتصبح العربة محبوسة خلفه . . وتظل محبوسة هكذا لمدة ٦ ساعات كاملة تخرج بعدها وقد أصبح السمك متجمدا تماما كالحديد ، لو ضربت بسمكة منه شخصا على رأسه لانفتحت دماغه وانبطح . .

وبعد ذلك تأتى المرحلة الرابعة والأخيرة . .

يخرج السمك

من هذه الجراچات الثلجية ليبدأ يمر فى مرحلة أخرى وأخيرة . . عملية اخراجه من الصاجات أولا ، فيخرج السمك من الصاج وقد تماسك كله مع بعضه ليصبح عبارة عن لوح ثلج فعلا فى نفس حجم

الصاج ولكن هذا المكعب الثلجى محشو من داخله بالسمك . . ليمر هذا اللوح الثلجى السمكى بمرحلة غسيل أخيرة قبل أن تتلقفه أيدى أخرى من البحارة لتضعه كما هو فى علبة من الكرتون أو الورق المقوى فى نفس حجم لوح الثلج السمكى ، ويغلفونها بدبابيس خاصة قوية بواسطة (دباسة) تشبه تماما تلك التى نستعملها فى المكاتب ، والفرق فقط فى الحجم ، لتصبح علبة الكرتون محكمة تماما ، قبل أن تنطلق على سطح آخر متحرك فى مشوارها الاخير الى داخل مخازن السفينة . . ومخازن السفينة هذه ليست مخازن عادية ، وانما أيضا درجة البرودة فيها ٢٠ تحت الصفر ، لتحتفظ ألواح السمك الثلجية بشكلها هكذا طول مدة الرحلة حتى تعود الى الاسكندرية وتفرغ السفينة شحنتها من الأسماك المثلجة ، لتنقلها بعد ذلك سيارات شركة تسويق الاسماك الى المجمعات لاستهلاكية ، الى الجمهور ، الى اطباق السمك الشهية على مائدتى ومائدتك وكل مائدة . .

وكنّا قد

بدأنا الصيد فى بداية الرحلة أمام ميناء (كاب بلانش) أو (كاب بلانك) على سواحل جمهورية (موريتانيا) فى غرب القارة الافريقية . . وكانت حصيلة الشبكة الاولى ٨ أطنان أو ٨٠٠٠ كيلو جرام من السمك . . وكانت هذه الشبكة ظريفة جدا ، فقد خرجت فيها عينات غريبة جدا من الاسماك ندر أن تجتمع فى شبكة واحدة : سمك الكاليمارس الشفاف الجسمْ الوردى اللون ذو الفم الغريب المتشعب من

فصيلة الاخطبوط ، وهو اغلى سمك فى العالم اذ يباع الكيلو منه فى اوروبا بنحو أربعة جنيهات . . وسمك الخنزير ، وسمك السيوف ، وسمك العفريت ، وسمك الشمس ، وقملة السمك ، وسمكة قرش متوحشة متوسطة الحجم اسمها (قرش النمر) . . ومجموعة من أسماك القرش الطفلة أو الصغيرة ، وأخطبوب متوسط الحجم معلق فى أذرعه الثماني عدد كبير من أسماك الشاخورا . .

ولما كانت فرحة النجاح والانتصار - بأى شيء - تنتقل سريعة كالعدوى فتصيب كل الموجودين ، حتى الذين ليس لهم علاقة مباشرة بالموضوع ، فقد عمت الفرحة السفينة كلها واستبشروا خيرا برصيد الشبكة الاولى ، فقبل كبير الضباط القبطان ، ورحنا نهنيء بعضنا بعضا ، حتى نحن الصحفيين اللذين لا نفهم فى السمك انتقلت الينا فرحة البحارة وهم يهللون ويرقصون ويدقون على الصاجات ويغنون أغنية المطربة «ليلى نظمى» : ما اخدشى العجوز أنا ، لا أزجه يجع فى الجنا . .

خاطر غريب قفز الى خاطرى وأنا أشهد هذه الفرحة من جانب البحارة الصيادين ، فقد فكرت فى أن الطرف الآخر : السمك ، لابد وأن يكون حزينا شديد الحزن والكدر ، فقد انتهت حياته على الصورة التى لم يكن يتوقعها وهو يمرح ويرتع فى وسط المحيط الهائل ولا يدرى أن قضاه قد أتاه . . وكما (لا تدرى نفس بأى أرض تموت) فإنه (لا تدرى سمكة بأى أرض تؤكل) فالسمكة فى المحيط الاطلنطى قد تخشى خطر

الاسماك الاكبر منها . . قد تخشى سمكة القرش المتوحشة مثلا أو أى سمكة أخرى ، ولكنها لا يخطر على بالها أبدا أن تأتيها سفن الصيد من أقاصى العالم ومن كل مكان فى العالم لتنقض عليها و (تنشلها) من أعماق المحيط . . ولا تدرى السمكة فى أى شبكة ستقع قرعتها ولا فى أى سفينة سيكون نصيبها ، وهل تؤكل بعد ذلك فى مصر أو فى السويد أو فى النرويج أو فى روسيا ، حسب جنسية السفينة التى ستصطادها . .

صحيح : لا تدرى سمكة بأى أرض تؤكل أو تموت . . وهكذا الانسان أيضا ! !

ومن الطبيعى

وعملية الصيد قد بدأت ، أن يكون أغلب الحديث عن الصيد ، خصوصا حديثنا نحن الصحفيين ، فالجو جديد علينا تماما ، وأسئلتنا المستفسرة المتلاحقة تبدو - قطعا - ساذجة وعبيطة فى نظر الشبان الذين مروا بهذه التجربة عدة رحلات كاملة قبلنا . . كان مهندس الكهرباء الصغير «ناجى نوار» يقف الى جانبى وأنا أقرر ببساطة بعد أن شاهدت رصيد الشبكة الاولى : «كده كويس أوى . . اذا كانت الشبكة الواحدة بتطلع ٨ أطنان فى المرة يبقي نقدر نرمي الشبكة ٥ مرات في اليوم ونطلع ٤٠ طنا كل يوم . . وبالشكل ده نخلص الصيد كله فى حوالى ١٥ يوما ونرجع على طول . . أمال كنتم قبل كده فى الرحلات اللى فاتت بتقعدوا ٤ شهور ليه !؟ . . ويجيبنى «ناجى» بصوته الخافت الهامس : «ما تتغرش فى الشبكة دى . . كتير بيحصل اننا نقعد الـ ١٥ يوم اللى انت

بتقول عليهم دول من غير ما تطلع فى الشبكة سمكة واحدة . . وحصل اننا نقعد نصطاد مدة فيطلع لنا كل يوم ١٠٠ كيلو بس . . لما تحسبها بالشكل ده حتلاقى اننا علشان نصطاد الـ ٦٢٠ طن - كل يوم ١٠٠ كيلو ، فحنحتاج الى ٦٢٠٠ يوم صيد علي ٣٦٥ يوما فى السنة يبقى حوالى ١٧ سنة . . وبما اننا احنا دلوقتى سنة ١٩٦٩ يبقى حانرجع اسكندرية باذن الله في شهر مايو سنة ١٩٨٦ !! (ويستطرد المهندس «ناجى» كأنما يفكر) الحمد لله ان الواحد مش مرتبط بمواعيد قبل كده . . لانى ما أحبش أدى مواعيد وأخلف فيها أبدا» !!

ويبدو أن المهندس ثروت مهندس ثانى السفينة قد أحس أيضا هذا الاحساس فى رحلة سابقة له ، ولما كان «ثروت» من هواة كتابة شعر الهلس أو الشعر (الحلمنتيشى) الذى كانت تتبناه الصحافة الفكاهية زمان ، فقد سجل احساسه هذا فى قصيدة حلمنتيشية قال فيها :

ركبت سفينتنا ظهر الموج

وجابت البحار والمحيطات من عل

علنا نصيد سمكا بالاطنان

ونملأ عنابرنا والشحنة تكمل

وسارت بنا السفينة أيام وليال

الى مكان فيه السمك للعين يزغلل

فتفاءلنا خيرا وقرأنا الفاتحة

ووضعنا بالشبكة زجاجة خمر فلل

وتشاهدنا عندما نزلت الى الماء

عروس الشباك الاجمل

ثم جررنا وسحبنا ، وياليتنا

لم نترك بيوتنا ولهذه الخيبة لم نفعل

فقد كان الكل فى انتظار وتلهف

للأسماك التى من أجلها نعمل

فاذا الشبكة مليئة بقروش

لا تساوى مليما ولا فى الصناديق تحمل

و(استاكوزا) عمياء أوقعها سوء المصير

فى أيد حنطتها وكان من الاولى أن تخلل

أما خبراؤنا فتدلدلوا وقالوا لنا :

انتظروا ، لابد أن السمك مقبل

وللآن مازلنا ننتظر أن يحن

السمك علينا وفى الشبكة يدخل

فهلا أراحتنا الشركة وأمرت

أن نصطاد ماء ، لكثرته ، ولانه أسهل !!

والمهندس «ثروت» هو المهندس الثانى للسفينة ، أو مساعد كبير المهندسين ، اذ أن ترقيته التاليه فورا هى أن يكون كبيرا للمهندسين . . والذى يسمع ذلك يتصور أن عمر المهندس الثانى لابد وأن يكون كبيرا ليناسب مع اللقب أو الوظيفة المرشح لها وهى (كبير المهندسين) ، الا أن «ثروت» أتم ٢٦ سنة فقط خلال الرحلة ، وتخرج فى أول دفعة من قسم الهندسة البحرية بكلية هندسة اسكندرية - رغم أنه قاهرى - منذ ٥ سنوات ، ليصبح ضابطا مهندسا فى السلاح البحرى ، وبعد انتهاء مدة تكليفه عين على سفينة الصيد هذه . . وكانت رحلتنا هى الرحلة الثالثة له على سفن الصيد . .

وفى نفس

موضوع صيد السمك كتب المهندس «حسين محمد حسين هيكل» أحد مهندسى طاقم السفينة (الغردقة) الشقيقة الثالثة لسفينتنا (برنيس) زجلا قال فيه :

سمكة تطلع من (الطانل) متجبسة

شغلة تنسى الاهل واليابسة

شغلة ياما بهدلت ناس من عائلات كويسة

شغلة تمحى الصفات وتعلم التربسة !!

دى (طرحة) حلوة وشكة عال

والتالتة طالعة مفلسة . .

أسماك كتير ، أصناف كتير

صوانيها عالية مكدسة . .

(شخورا) ايه ، وكمان (وقار)

ودى سمكة (القط) مدفسة . .

على الله (بيرا) ، اسحب (ترال)

الشبكة طالعة مدبسة . .

الشبكة تطلع مليانة خير

والناس من الفرحة مهيصة . .

وآهو طن (بورى) ، طن (لوفار)

نجيب حصيلة كويسة . .

و (الطانل) هى المجمدات أو الجراجات الثلجية التى تكلمنا عنها . . أما الـ (شخورا) و (الوقار) و(القط) و(البورى) و(اللوفار) فهى أسماء أنواع مختلفة من الاسماك . . وكلمتا (طرحة) و (شكة) فهما تعبيران فى

لغة الصيد يعنيان حصيلة الشبكة من الاسماك . . وكلمة (بيرا) شرحت معناها من قبل بمعنى (اسحب) الشبكة ، والـ (ترال) هى الشبكة نفسها !!

ملاحظة لفتت

نظرى واستغربت جدا لها فى يوم قيام السفينة ، ثم تأكدت منها خلال الرحلة . . فقد لاحظت أن طقم ضباط ومهندسى وبحارة السفينة لم تصبح أسماؤهم مؤكدة تماما الا فى لحظة ابحار السفينة ، وقبلها بنصف ساعة فقط لم يكن أحد - حتى ولا قبطان السفينة نفسه - يعرف مين اللى طالع ومين اللى مش طالع !! وفى آخر لحظة تخلف ناس وجيء بدلا منهم بناس آخرين . . ودارت سيارات الشركة تحضر ناسا لم يكن مفروضا أن يكونوا ضمن الطاقم هذه المرة من بيوتهم ، وتصطاد الناس من الشوارع ، كما حدث مع فنى الديزل «رزق مصطفى رزق» الذى التقطته السيارة من الشارع وهو فى طريقه الى بيته - وكان فى اجازة - وأحضرته الى السفينة قبل قيامها بلحظات ، وسافر الرحلة دون أن يكون معه أى ملابس غير التى كان يرتديها ، ودون أن تعلم أسرته حتى أنه سافر !!

الذى يترتب - فى ذهنى - على هذه الملاحظة أنه إذا كانت شركة المصايد تعانى هذه المعاناة فى توفير أو استكمال أطقم المهندسين أو الضباط والبحارة للسفن الثلاث فقط التى تمتلكها فى الوقت الحالى ، فماذا يمكن أن يحدث عندما تصل خطة الشركة إلى أقصاها حين يصل عدد السفن التى تمتلكها الى ٢١ سفينة بعد سنوات قليلة !؟ خصوصا وأن

أغلب الضباط البحريين والمهندسين الشبان وعددا كبيرا من البحارة الذين يعملون الآن فعلا على سفن الشركة الثلاث ما أن يستكملوا مدة خدمتهم البحرية استعدادا للحصول على شهادات بحرية أعلى ، حتى يهربوا بعدها فورا الى العمل فى سفن البحرية التجارية أو سفن نقل البضائع المصرية أو الاجنبية ، حيث العمل أقل وأسهل - وأنظف ، ولا يتطلب المجهود الكبير المضنى الذى يبذلونه فى سفن الصيد ، وحيث مدد الرحلات أقل ودخول الموانىء أكثر والمتعة أكثر ، (المكاسب) أيضا أكثر . . أما القباطنة والمهندسون والضباط البحريون من الرتب الاكبر الموجودون الآن في سفن الشركة فهم ينتظرون بفارغ الصبر اعادة فتح قناة السويس ليعملوا مرشدين ومهندسين فيها . . فماذا سوف تفعل شركة المصايد فى ذلك الوقت !؟

كثيرا ما كنت

أفكر طول مدة الرحلة : من أين تأتى طيور (النورس) البحرية التى تحوم حول السفن وتظل تطير وراءها طول الوقت ، خصوصا اذا كانت سفينة صيد !؟ . . أعرف لماذا تحوم حول سفن الصيد : لانها تلتقط الاسماك التى تزيد عن حاجة السفينة فترميها لانها سامة أو لانها ليست من الانواع المطلوبة ، فتلتقطها طيور (النورس) وتتغذى عليها . . لكن السؤال هو : من أين - أصلا - تأتى هذه الطيور حتى تصل الى وسط الاطلنطى على بعد مئات الاميال من أقرب ساحل ، حيث لا جزر قريبة تسمح بمجىء طيور (النورس) هذه منها وعودتها اليها !؟ وأين تذهب

هذه الطيور الغريبة وتختفى حين يحل الليل فتختفى فى الظلام ولا تظهر !؟ . . فمن المؤكد أنها لا تظل طائرة فى الجو هكذا طول عمرها ، ولا تتكاثر وهى فى الجو ، ولابد لها من أن ترسو على أرض ما فى الليل - أو فى أوقات فراغها !! - . . فهل تطير مئات الاميال من المحيط حتى تصل الى أقرب أرض ذهابا وايابا كل ليلة ؟! وكم تكون سرعتها فى الطيران فى هذه الحالة حتى يكون فى امكانها أن تظل طائرة حول سفينتنا الى ما بعد الغروب ، ثم تكون موجودة حول السفينة مرة أخرى قبل الشروق فى اليوم التالى !؟

سؤال ألح على ذهنى كثيرا خلال الرحلة ، أرجو أن يتكرم مشكورا أحد علماء الطيور ويتطوع بالاجابة عليه . .

كاد الصيد

اليوم أن ينتهى بكارثة ، فقد كان أخصائى الصيد الشاب «جاد محمد جاد» (٢٩ سنة) يراقب ويباشر عملية اخراج الشبكة المليئة بالسمك من الماء عند مؤخرة السفينة ، حين انزلقت قدمه فجأة فاختل توازنه وسقط من السفينة الى الماء فى قلب المحيط . . وانخلعت قلوبنا جميعا هلعا ، اذ أن عمق المحيط فى هذه المنطقة كان لا يقل عن ٣٠٠ متر . . وحتى لو استطاع «جاد» السباحة لفترة حتى نلقى اليه طوقا من أطواق الانقاذ ، فانه سيجد نفسه معرضا فى أى لحظة الى هجوم أسماك القرش المتوحشة وثعابين الماء أوالاخطبوط أو السمكة الرعادة الكهربائية التى لو لمست بطرفها فيلا ضخما لصعقته على الفور !! . الا أن «جاد» فى آخر لحظة

استطاع أن يتعلق بشبكة الصيد التى كان جزء منها لا يزال فى الماء ، فتعلق بها وتسلقها - بصعوبة ومشقة - عائدا الى سطح السفينة ، وفى لحظات انتفض واقفا وعاد يصدر أوامره وتعليماته ويقود العمل من جديد بعد أن تمالك نفسه ! !

يعجبنى هذه الشاب ، وهذا الطراز (الجدع) من الشبان . . وفى مساء اليوم حدث شىء آخر : أخصائى الاسماك «عبد المعبود القديم» اختلف مع كبير الضباط «عباس» حول مسألة فنية أثناء عملية اخراج الاسماك المجمدة من المجمدات ، فقد طلب كبير الضباط من «عبد المعبود» طلبا - بالنسبة للسمك - ورأى «عبد المعبود» أن هذا الطلب غير سليم فنيا وعمليا ، فرفض تنفيذه ، وأصر كبير الضباط على رأيه ، وأصر «عبد المعبود» على عدم تنفيذه الا اذا تلقى أمرا كتابيا حتى يخلى مسئوليته . . فأصدر كبير الضباط أمرا بإيقاف اخصائى الاسماك عن العمل ، ووافقه القبطان على ذلك ، الا انه عدل الامر فجعله (ابعادا عن العمل) فقط وليس (ايقافا) . . وذلك من حق القبطان ، فالاوامر فى البحر وعلى السفينة - أى سفينة مهما كانت مهمتها ، وذلك هو قانون البحر - يجب أن تطاع على الفور ، ثم تناقش فيما بعد إذا كانت تستدعى المناقشة . .

وفى الحقيقة ، ولاننى حضرت هذا الموقف من بدايته حتى نهايته فقد وجدت نفسى مؤيدا ومتعاطفا مع موقف «عبد المعبود» علميا وفنيا ، ومؤيدا لموقف القبطان اداريا . . ومستنكرا دائما لطريقة «عباس» الشاذة الشرسة الفظة الجارحة فى معاملة ضباط السفينة ! !

ل السادس



سفن الحريم ..

المعبود كلاهما واحد من ١٠٠ شاب قضوا فى روسيا ٥ سنوات يدرسون المراحل المختلفة لعميات صيد الاسماك كدراسة جامعية ، وعادوا ليوزعوا على شركات المصايد المختلفة في مصر ، كشركة مصايد الجنوب التى تعمل فى البحر الاحمر وفى بحيرة ناصر عند السد العالى ، وشركة مصايد شمال التى تعمل في البحر الابيض وفى بحيرات المنزلة والبرلس . . وكان من نصيب (شركة مصايد أعالى البحار) التى نحن فى ضيافتها ٣٠ شابا من هؤلاء ، وزعتهم على سفنها الثلاث : برنيس ، ورأس بناس والغردقة . . منهم ٧ شبان معنا ضمن طاقم السفينة (برنيس) فى رحلتها التى ترافقها فيها هم : «جاد محمد جاد» - ٢٩ سنة - أخصائى صيد ، «شوقى الشرقاوى» - ٢٩ سنة - أخصائى شباك ، «عبد المعبود القديم» - ٢٨ سنة - أخصائى أسماك ، «فهمى محمد عجمى» - ٢٥ سنة - أخصائى تبريد ، «عبد الوهاب فرغلى» - ٣١ سنة - أخصائى تبريد أيضا ، «محسن النوبى» - ٣٠ سنة - أخصائى ملاحة سفن ، «محمود الجعفراوى» - ٢٩ سنة - أخصائى محركات . .

الشىء الظريف أن ضباط ومهندسى وبحارة السفينة يسمون هؤلاء الشبان : « الروس المصريين » ! ! تمييزا و تعريفا لهم عن : الروس الروس ! ! . . وحكاية الروس المصريين و الروس الروس ليست نكتة و انما هى فعلا من باب التعريف ، فإن على السفينة معنا ايضا ٤ روس حقيقيين . . خبراء من روسيا لتدريب الشبان المصريين على عمليات

الصيد فى اعالى البحار ، على اعتبار أن اعالى البحار والمحيطات مناطق جديدة تماما على الصيادين المصريين ، وطريقة الصيد نفسها أيضا جديدة علينا ، عرفناها وتعلمناها من الروس لاول مرة . . وليس عيبا على الاطلاق أن نحتاج ونبحث عن الخبرة عند من سبقونا فى مجال ما ، المهم أن نستطيع أن نستفيد منهم حقيقة ونتعلم منهم حقيقة ، وذلك ما حدث فعلا . . فان السفينة (برنيس) مثلا - التى كنا عليها بعد ٣ رحلات صيد في المحيط الاطلنطى تحت اشراف ومباشرة الخبراء الروس ، استطاعت فى رحلتها الرابعة أن تطلب منهم الاكتفاء بالمشاهدة والملاحظة فقط ، وقام بعملية الصيد فى الرحلة الرابعة بأكملها الشبان المصريون فقط وباشراف القبطان المصرى «عبد السلام داود» . . وكانت الرحلة الرابعة هى أنجح رحلات (برنيس) على الاطلاق وسجلت أرقاما قياسيه فى كل شيء : فى قصر مدة الصيد ، وفى كمية الصيد نفسها ، رغم حدوث أعطال كثيرة بالسفينة خلال الرحلة كان ممكنا أن تلغى الرحلة من أساسها أو على الاقل تجعلها رحلة عادية جدا . .

والخبراء الروس

الاربعة هم : « فالنتين فيدرو تشنكا» ٣٧ سنة ، رئيس الخبراء على السفينة ، وهو خبير فى الصيد وفى الملاحة البحرية فى أعالى البحار بعد أن حصل على درجتين علميتين فيهما من جامعة الصيد بمدينة (فيلاديفو ستوك) . . والقبطان «فالنتين» لم يتزوج حتى الآن ، وان كان قد طلب التصريح له بالعودة الى الاتحاد السوفيتى بعد هذه الرحلة ليتزوج من خطيبته التى لا تزال طالبة تدرس البيولوچيا فى جامعة (لينجراد) . .

ثانى الخبراء الروس هو «فيتا» وهذا هو اسمه الصغير ، أما اسمه الكامل فهو «فيكتور فاسيليفيتش اشتيفان» خبير الاجهزة الالكترونية عموما ، وبالذات أجهزة الرادار التى تبين السمك الذى يوجد فى العمق بين قاع السفينة وقاع المحيط . . و«فيكتور» عمره ٣٣ سنة وهو خريج معهد (بافوث) للالكترونيات بـ (لينينجراد) ، وزوجته أيضا مهندسة راديو اسمها «سيفتلانا» وعندهما طفلة واحدة اسمها «جالا» أو «هالة» عمرها ٨ سنوات .

ثالث الخبراء الروس هو «جينا» أو «ليتوتشى يفجينى باكوفيديفتش» خبير أجهزة التبريد ، عمره ٣٢ سنة ، ومتخرج فى معهد بناء السفن فى (نيكالايف) فى جمهورية (أوكرانيا) على البحر الاسود . . و «جينا» متزوج ولديه طفلة واحدة عمرها ٣ سنوات اسمها «ساشا» أو «الكسندرة» ، وكانت زوجته «آنا» تعمل طباخة فى مطعم قبل أن يتزوجها . .

أما رابع الخبراء وآخرهم فهو «بوريا» ، وهذا أيضا هو اسمه الصغير ، أما أسمه الكامل فهو «باريس كوزمين الكسندرفيتش» ، خبير صيد وشباك عمره ٢٩ سنة ، وهو خريج معهد الاسماك البحرية بمدينة (استراخان) فى جمهورية (الروسيا البيضاء) على نهر الفولجا . . و«بوريا» متزوج ولديه طفلة واحدة أيضا اسمها «أيرينا» وعمرها سنة ونصف ، وزوجته «لودميلا» مازالت طالبة تدرس الهندسة الميكانيكية بمعهد زراعى عال . .

ويبدو أن

عملية صيد الاسماك فى روسيا عملية مهمة جدا عندهم لانهم يهتمون بها اهتماما كبيرا . . ففى روسيا وزارة للصيد ، تتبعها ٤ ادارات مركزية كبيرة للصيد فى ٤ جمهوريات مختلفة على بحر البلطيق والبحر الاسود . . وكل مركز من هذه المراكز الاربعة تتبعه جامعة كاملة للصيد بها كليات ومعاهد عليا متخصصة فى فروع الصيد المختلفة ، وتصب فى هذه الكليات والمعاهد مدارس صيد ثانوية متوسطة !!

والروس لديهم ١١,٠٠٠ سفينة صيد سمك كلها ملك الدولة ، منها ٤٠٠٠ سفينة كبيرة يطلقون عليها (سفينة أم) أو **(Mother-ship)** . . ، الـ ٧٠٠٠ الاخرى سفن صيد صغيرة فى حجم سفن الصيد المصرية الثلاث : برنيس ، الغردقة ، رأس بناس . . وسفن الصيد الروسية منتشرة فى كل محيطات وبحار العالم ابتداء من الباسفيكى الى الاطلنطى والهندى والمحيط الهادى حتى قرب سواحل أمريكانفسها . . واهتمامهم البالغ بصيد الاسماك راجع الى أنهم يأكلونها بكثرة جدا ، ورغم الكميات الهائلة من السمك التي تصطادها سفنهم الـ ١١,٠٠٠ والتى تتراوح الكمية التى تصطادها السفينة الواحدة منها بين ٥ آلاف و ١٥ ألف طن فى السنة – للقياس : سفينة الصيد (برنيس) التى كنا عليها تصطاد نحو ٢٠٠٠ طن فقط فى السنة – الا أن هذه الكميات الرهيبة لا تكفى لتغطية احتياجات الروس من السمك ، ولذا فان السمك المجمد هناك يباع بأسعار مرتفعة تصل الى ٦٠ قرشا للكيلو الواحد – للقياس أيضا : أغلى كيلو سمك مجمد عندنا سعره ٢٤ قرشا – !!

ولكثرة سفن الصيد هناك وطول مدة رحلاتها فى البحار ، فإن ٥ سنوات فقط تكفى للطالب الذى الذى يتخرج فى الكليات البحرية هناك ليصل الى درجة قبطان أعالى البحار ، فيقود سفينة ضخمة كبيرة وهو فى الخامسة والعشرين أو حتى دونها ، فى الوقت الذى يحتاج فيه الطالب المصرى الذى تخرج فى الكلية البحرية التجارية عندنا الى ما بين ١٠ و ١٥ سنه ليصل الى درجة قبطان فى سن بين الخامسة والثلاثين والاربعين . .

ولنفس السبب أيضا : لطول رحلات سفن الصيد الروسية والمدة التى تقضيها السفينة فى البحر فى الرحلة الواحدة ، وهى تتراوح بين ستة شهور وسنة كاملة - للقياس : مدة الرحلة للسفينة المصرية تتراوح بين شهرين الى ٣ شهور فقط على أكثر تقدير - فانه مسموح للنساء الروسيات أن يعملن على سفن الصيد الروسية ، بل والمفروض - هكذا سمعت - أن يكون عدد النساء على السفينة الواحدة أكثر من عدد الرجال بمقدار النصف تقريبا ، بمعنى أن السفينة الروسية التى يبلغ عدد أفراد طاقمها ٢٥٠ فردا يكون ١٥٠ منهم نساء و ١٠٠ فقط رجال ! ! وذلك حتى لا يهرب الرجال من العمل فى البحر لطول ابتعادهم عن اسرهم وعائلاتهم وصديقاتهم أو زوجاتهم . . فالحرية الجنسية مكفولة وليست عليها قيود من أى نوع ، والبحار الروسى لا ينقصه شيء فى البحر على الاطلاق ، وكذلك المرأة الروسية التى تعمل فى البحر !! . . لدرجة - كما سمعت أيضا ، ولم أر بنفسى للاسف ! - أن البحارة الرجال يغلقون

أبواب قمراتهم على أنفسهم من الداخل بالمفاتيح ليلا ، تبعا لنظرية كثرة العرض وقلة الطلب ! !

الغريب الذى سمعته من الخبراء الروس الاربعة على السفينة (برنيس) هو أنه غير مسموح بأن يعمل زوج وزوجته على سفينة واحدة ، ولابد أن يعمل كل منهما على سفينة غير السفينة التى يعمل عليها الآخر ! !

وذلك ليس معناه أن وجود النساء على السفن الروسية من باب الترفيه فقط ، فانهن يعملن فى كل المهن على السفينة ، ابتداء من طباخات وسفرجيات وغسالات وعاملات فرز أسماك وممرضات ، الى طبيبات ومهندسات تبريد وأخصائيات أسماك ، بل وهناك ٣ سيدات روسيات قبطانات أو قباطنة على ٣ أكبر سفن صيد سمك فى روسيا ! !

وليس هناك جناح خاص فى السفن الروسية لنوم النساء وجناح آخر لنوم الرجال ، فان القمرات متجاورة ، وطبيعى جدا أن تجد قمرة فيها نساء وبجوارها مباشرة قمرة فيها رجال . .

كان القبطان

«داود» فى الفترة التى كنا فيها نقوم بالبحث عن سفينة صيد فى المنطقة نشحت أو نستلف منها شبكة للصيد بدلا من الشبكة التى وعدتنا بها الشركة ولم ترسلها الينا ، كان قد وجد فى مخزن السفينة الشبكة التى استعملت فى الرحلة السابقة لـ (برنيس) . . والمفروض أن الشبكة تستعمل خلال رحلة واحدة فقط تصطاد خلالها نحو ٦٠٠ طن ثم تصبح

بعد ذلك فى حكم المنتهية . . فأخرج القبطان هذه الشبكة القديمة المستهلكة واصطدنا بها أربعة أيام بحرص شديد جدا ، حتى جاء الفرج أخيرا وجاءت معه الشبكة الجديدة التى اشترزيناها أمس - شكك أو على الحساب - من سفينة أجنبية جاورتنا فى منطقة الصيد . . ولكن بعد الاطمئنان الى وصول الشبكة الجديدة عز على القبطان «داود» أن يركن الشبكة القديمة دون أن يستفيد منها أطول مدة ممكنة توفيرا للشبكة الجديدة . . وقد كان ، وقرر أن تستمر عملية الصيد اليوم بالشبكة القديمة أيضا . . ولكن كان نتيجة ذلك أننا عشنا اليوم على أعصابنا لحظات رهيبة رائعة :

ألقينا الشبكة - القديمة - فى العاشرة والنصف صباحا . . ولمدة ساعة كان شكل جهاز الرادار الذى يبين أفواج السمك فى الاعماق عاديا ولا يبشر بشىء مثير أو غير عادى . . ثم لمدة ربع ساعة فقد القبطان العمق الذى كان يصطاد عليه ، ولم يعد الجهاز يبين شيئا على الاطلاق . . ثم أخيرا استطاع العودة الى العمق المطلوب ، ليجد أن أفواجا هائلة متتابعة متعاقبة من السمك تأخذ طريقها الى داخل الشبكة فوجا بعد آخر . . وأخذنا اغراء الجشع - وكنت الى جواره فى غرفة القيادة أمام شاشة رادار الاعماق - فترك الشبكة أمام أفواج السمك الزاحفة ربع ساعة أخرى ، ثم بدأنا فى سحب الشبكة المكدسة المكتظة الثقيلة جدا من الماء عند قاع المحيط بصعوبة بالغة ، لدرجة أن «بوريا» خبير الصيد الروسى قال أن الشبكة ستتمزق تحت الماء قبل أن تصل الى سطح المحيط !! . . وبعنف

شديد جدا ومجهود كبير وصل طرف مقدمة الشبكة الى حافة السفينة ، وعند هذا القدر عصلجت واستعصت على الونش الضخم أن يقدر على سحبها . . ولم يكن هناك حل الا عمل فتحة فى جانب الشبكة تسمح بتسرب كمية من السمك منها الى المحيط مرة أخرى حتى يخف وزن الشبكة فيستطيع الونش سحبها ، ولابد أن يتم ذلك بسرعة جدا قبل أن تتمزق الشبكة كلها تحت ثقل السمك وتعود الى الماء بما فيها ، إذ أن الونش لم يعد قادرا على سحبها فقط بل حتى على مجرد الاحتفاظ بها قليلا فى هذا الوضع . . وكان لابد من المجازفة ، فتطوع أخصائى الصيد المصرى الشاب «جاد محمد جاد» لهذه العملية رغم ما فيها من الخطورة البالغة ، إذ من الممكن - بل من المتوقع جدا - أن تعجز الشبكة عن احتمال زيادة ثقل «جاد» أيضا فتتمزق فجأة وهو عليها فتأخذه معها الى قاع المحيط !!

ولبس «جاد» حزام النجاة ، وربطه «عباس» من وسطه بحبل ربط طرفه الآخر الى حاجز السفينة ، ووقف زملاؤه الى جوار الحبل استعدادا لأى بادرة خطر . . وبعملية طرازانية تشعبط «جاد» على الشبكة نازلا عليها الى سطح المحيط ، حتى وصل الى مكان مناسب فوقها قرب سطح الماء ، وبخنجره مزق جانبها بسرعة جدا فخرجت من هذه الفتحة كميات السمك بوفرة جعلت أسراب طيور (النورس) تغطى سطح الماء عند مؤخرة السفينة . . وعاد «جاد» متسلقا الشبكة بسرعة الى سطح السفينة ، لتبدأ مرحلة أخرى.فى محاولة شد الشبكة بالونش الضخم

الضعيف !! وبين الشد من جانب الونش والمقاومة من جانب الشبكة التى ما زالت ثقيلة جدا ، وبدأت الشبكة فعلا تتمزق ويرتفع صرير تمزقها مهددا كل من حولها من البحارة والمهندسين . . وكان لابد من شىء واحد اذا أردنا ألا نفقد الحصيلة الهائلة من السمك التى اصطادتها ، والتى لم نحظ بمثلها منذ بداية الرحلة ، وهى أن نستطيع جذب الشبكة بالونش الى سطح السفينة قبل أن تنفلت هى عائدة الى الماء . . ومرت لحظات رهيبة على أعصابنا ، كان يرتفع فيها أنين الونش وصريره ، لتتقدم الشبكة الى سطح السفينة عشرة سنتيمترات ، ثم يفقد الونش العجوز أنفاسه فتعود الشبكة لتتراجع نحو الماء مترا كاملا . . وبدأ صراع عنيف بين البحارة على الونش (المخستك) من ناحية والشبكة التى لايزال ثقلها كله فى الماء من ناحية أخرى . . ومرت لحظات علا فيها صوت تمزق الشبكة وانفلاتها من الحبال الضخمة التي تربطها وتحيط بها وكادت فعلاً أن تنفلت عائدة الى الماء ، وبذل البحارة الواقفون على الونش جهودا جبارة يائسة ، والباقون جميعا يحيطون بهو ويشجعونهم بعنف وبأنفاس محتبسة وقلوب واجفة ، كأنها مباراة مصارعة ميئوس منها بالنسبة للبطل الذى نشجعه . . وانطلقت السفينة بأقصى سرعة لها لتتيح للونش قوة جذب أكبر . . وفى لحظة ، بعد أن بلغ اليأس منتهاه وفقدنا الامل تقريبا ، عبرت الشبكة العجوز الجبارة العنيدة خط اليأس الى سطح السفينة بين صياح البحارة وتهليلهم ، وصياحنا نحن الصحفيين اللذين ليس لنا فى الصيد ولا فى الطحين . . فقد نجت الشبكة أخيرا - والسمك معها - من الغرق !!

وكما يقول الاطباء : نجحت العملية ومات المريض !! فقد أمكن إنقاذ ما فى بطن الشبكة من سمك ، ولكن الشبكة نفسها كانت قد انتهت حياتها ولم تعد صالحة للاستعمال مرة أخرى بعد أن تمزقت تماما . . انتهت نهاية الابطال ، فقد صمدت وأدت واجبها الى النهاية . . وكانت آخر حصيلة صيد لها ١٨ طنا تقريبا غير ٣ أطنان أخرى خرجت من الفتحة التى أحدثها «جاد» . . ولم تمت الشبكة الا بعد أن وصلت شبكة جديدة لتحل محلها !!

لحظتها فقط . . هبط القبطان «داود» على كرسيه واسترد أنفاسه المحتبسة !!

رغم أن

المفروض أن الجو فى مصر الآن عز الصيف وعز يونيو ، الا ان الجو فى المحيط رطب جدا وبارد ، لدرجة أننى كنت لا أستطيع أن أصعد الى سطح السفينة المكشوف للهواء - خصوصا بالليل - بالملابس العادية أو القميص والبنطلون فقط ، واذا أردت أن أجلس قليلا على سطح السفينة ، حتى لو كان ذلك فى الثانية ظهرا ، فلابد من أن أرتدى السويتر (الووتر بروف) المبطن بالصوف من الداخل ومع ذلك لا أستطيع البقاء طويلا . .

وقد ضحك القبطان «داود» على حين التقينا لاول مرة فى الاسكندرية قبل بدء الرحلة ، فقد طلب منى أن أحضر معى أخف ملابس ممكنة ،

على اعتبار أننا سنصطاد قرب خط الاستواء حيث الحرارة المحرقة الفظيعة ، وأنه فى الرحلة السابقة التى قام بها الى نفس المنطقة فى شهرى ديسمبر ويناير - يعنى فى عز البرد - كان الجو عاديا ومعتدلا وليس حارا على الاطلاق !! . . ولكن اتضح العكس على طول الخط ، فقد ظللت طول الرحلة أنام بالبيجاما وأتغطى ببطانية صوف فى داخل القمرة الضيقة المقفولة المحكمة ومع ذلك أشعر بالبرد يتسلل الى عظامى من تحت البطانية ، وفى عز يونيو ، الوقت الذى تمتلىء فيه بلاجات الاسكندرية بالمصيفين الحرانين الهربانين من قيظ يونيو ليرطبوا أنفسهم بماء البحر !!

غريبة . . لم أجد تفسيرا لهذه الظاهرة . !

أثار اشفاقى

جدا الضابطان تحت التمرين - قرب العشرين عاما - «جلال منير» و «محمود سامى» ، حين جاءا وطرقا علينا باب العيادة - وكنا نجلس بالداخل - فلما فتحنا لهما قالا بذلة ومسكنة «ما عندكوش ميه ؟ عايزين نشرب . . حانموت من العطش» ، فصعبا على جدا . . ذكرانى بشكل الاطفال اليتامى أولاد الناس الكويسين حين يجور عليهم الزمن !! . . وكان فى قمرتى (شفشق) به بقايا ليموناتة منذ كنت مريضا أمس الأول ، فذكرت لهما مكانه وأعطيتهما مفتاح القمرة ، فطارا اليها يتسابقان ، وعادا وهما سعيدان جدا وقد أشرق وجهاهما مرة أخرى وعادت الابتسامة اليهما . . سألتهما فقالا : «لقينا الليموناتة حمضانه ، لكن برضه شربناها ، أحسن من مفيش» !!

منك لله يا عباس يا ابن جاد الله !!

غريب ذلك

الشيء الذى يلفت النظر فينا ولا نشعر به نحن : فى أوائل رحلتنا ونحن ما زلنا فى البحر الابيض عبرت فوقنا احدى طائرات حلف الاطلنطى ، وذهبت وعادت ثم ذهبت وعادت فوقنا عدة مرات ، ثم اهتمت جدا بأن تسألنا : من نحن ورايحين فين وجايين منين ؟ . . كأنهم شاويشية البحر الابيض واليوم حدث شيء أغرب : سفينة بولندية كانت تقطع المحيط فى عكس اتجاهنا متجهة الى شاطىء غرب أفريقيا فى اتجاه جبل طارق ، وبدون مناسبة على الاطلاق غيرت اتجاهها لتقترب منا جدا دون سلام أو كلام أو حتى تحية ، ولما نظرنا إليها بالنظارات المعظمة اكتشفنا أن السفينة البولندية تقوم بتصوير سفينتنا بكاميرا سينمائية !!

صديقنا الباحث «بهجت بارح خبشى» بسرعة استفاد - كأى أبو لمعة نشيط - من الفرصة ، ليعلن أن السفينة البولندية جاءت خصيصا لتصويره هو شخصيا على اعتبار أنه الباحث !! . . وأخرج من جيبه مشطه الذى لا يفارقه وسرح شعره ومشط ذقنه وضبط نفسه ، ثم تصدى للكاميرا البولندية سعيدا فخورا . . وظل أسبوعا بعدها سعيدا جدا : حاتطلع صورته فى السينما !!

أكملنا اليوم

صيد الـ ١٠٠ طن سمك الاولى من الـ ٦٢٠ طنا المقررة أن تصطادها السفينة ، وانتهينا من سدس مهمتنا . . واستغرق صيد الـ ١٠٠ طن

الاولى هذه نحو عشرة أيام . . وإذا استمر الحال على هذا المعدل - أى بمعدل ١٠ أيام لكل ١٠٠ طن - فيكون باقيا لنا ٥٢ يوما فى عملية الصيد وحدها . . ثم ١٣ يوما أخرى حتى نصل من منطقة الصيد فى وسط المحيط الى الاسكندرية !!

هانت

وبمناسبة الصيد : شىء ظريف يحدث فى وسط المحيط الواسع . . ويبدو أن الشحاتة أو التسول فن متطور وعلى درجات ومستويات تتدرج من التسول على باب سيدنا الحسين الى التسول فى قلب المحيط الاطلنطى !! نعم ، ففى المحيط أيضا شحاتون ، ولكنهم شحاتون ظراف من نوع جديد مبتكر : بلانصات صيد صغيرة فى كل واحد منها ٣ أو ٤ أفراد فقط ، وكلب ، وشوية عيش فينو وبصل توضع على ظهر البلانص بطريقة ظاهرة بحيث يمكن للسفن القريبة أن تراها بوضوح ، من باب اظهار الفقر والهى ما يغلب لكم جدع !! . .

وتظل هذه البلانصات تدور فى المحيط تحوم حول سفن الصيد وتتلكع الى جانبها حين تكون السفن تصطاد . . فإذا اصطادت سفينة الصيد وسحبت شبكتها اقترب منها واحد من هذه البلانصات وراح الذين فوقه - بالاشارة - يشحتون شوية سمك مناللى زايد عن حاجة السفينة ، من باب اعطونا مما أعطاكم الله ويابخت من قدم شىء بيداه يافاعل الخير والثواب ! وهم يعزفون على الجيتار وينشدون أن يبارك الله فى رزق سفينة الصيد ويجعله موفورا وكثيرا ، ويحيون طاقم سفينة الصيد برفع

قبعاتهم القش الاسبانية الكبيرة والتلويح بها مع الانحناء ، حتى تحن عليهم السفينة بشوية سمك ، وهذه الـ (شوية) يعنى نحو ١٠٠ أو ٢٠٠ كيلو جرام مثلا ، فيأخذها بالنَص الشحاتين شاكرا ، ويحاولون أن يقدموا شيئا مقابل هذه الشحاتة : زجاجة ويسكى من النوع الرخيص جدا ، مثلا . . وطبعا هذا العرض يثير الرثاء والابتسام فيرفضه قبطان سفينة الصيد ، ولكنه قد يقبل شيئا آخر على سبيل التذكار : بالونة مثلا كتلك التى قبلتها سفينتنا (برنيس) فى رحلة سابقة لها ، بالونة أطفال عادية كبيرة ملونة لا تساوى ١٠ بيزنات أسبانية أو ما يساوى ٦,٥ قرش مصرى . . ولكنها على أى حال تذكار ظريف من شحاتين المحيط الاطلنطى !

السرقات الصغيرة

التى تحدث على ظهر السفينة مازالت محدودة جدا حتى الآن . . القمرات أغلبها أبوابها مفتوحة تغرى بهذه السرقات الصغيرة : الكتب والمجلات ، الاكل ، أدوات التسلية ، المياه ، وخصوصا المياه بالذات . . لكن فلوس وأشياء ثمينة لأ . . حتى الآن على الاقل !!

فاذا جاء

الليل ألقت السفينة خطافها الضخم الهائل فى الماء . . ثم وقفت فى وسط المحيط طول الليل ، كأنها سيارة متسكعة متصعلكة ليس لها جاراج يتركها فيه صاحبها . . أو كأنها سيارة فرغ منها البنزين فى منتصف ميدان

التحرير فتركها صاحبها وانصرف وهو ضامن أن لا أحد سيقترب منها ، لمجرد أنه أضاء لمبة حمراء ولمبتين بيضاوين فى أعلى سارى السفينة ، إشارة الى أن سفينته واقفة وغير متحركة ، وعلى كل السفن التى تمر قريبا منها أن تلاحظ هذه اللمبات الحمراء والبيضاء فتبتعد السفن المتحركة عن طريق السفينة الراسية . !


حكايات البحر..

كنت طول

الليل مستيقظا فى سريرى أقرأ كتابا حتى الصباح . . وفى السادسة صباحا شد أذنى صوت غريب يأتى من بعيد خافتا ، أحسست للوهلة الاولى أننى أعرفه وان كنت لم أستطع بالضبط أن أتذكر صوت ماذا هو ؟ ! فلما أرهفت أذنى اليه عرفت أنه صوت : . ماء يتدفق من حنفية مفتوحة على آخرها ، ولا أحد بجوارها يستعملها !! . . ولما لم يكن هذا الموعد هو موعد فتح الماء على السفينة فقد قفزت من سريرى كالملسوع وجريت من القمرة بملابسى الداخلية أبحث عن الحنفية المفتوحة فى دورات المياه القريبة حتى وجدتها ، ولم أفوت الفرصة طبعا ، فغسلت وجهى ورأسى وذراعى ، ثم أغلقت الحنفية وعدت الى فراشى لأنام سعيدا ، فاننى كنت قد أوشكت أن أنسى شكل الماء وهو ينزل - طبيعيا - من الحنفيات بلا قيود ولا مواعيد ولا جرادل بلاستيك !!

ولكننى لم

أهنأ بنومى أكثر من ساعة واحدة ، استيقظت بعدها على ضجة هائلة وتهليل وزيطة ونداءات وهتافات ، فقمت من فراشى أجرى مرة أخرى صاعدا الى غرفة القيادة فى سطح السفينة . . وهدأت أنفاسى وأنا أعرف سبب هذه الضجة الشديدة : السفينة (الغردقة) أخت سفينتنا (برنيس) التى كانت موجودة من قبلنا فى منطقة الصيد فى رحلتها الثالثة ، ومضى عليها فى المحيط ٣ شهور حتى الآن ، أوشكت أن تنتهى من رحلتها وباق لها يومان أو ثلاثة تستكمل فيها شحنتها من الصيد ثم تبدأ رحلة العودة

الى الاسكندرية . . السفينة (الغردقة) فى طريق عودتها من جنوب أفريقيا صادفتنا فى طريقها : نحن فى بداية رحلتنا الطويلة ، وهم عائدون من رحلة طويلة ، فاقتربت السفينتان جدا حتى كادتا تتجاوران فى المحيط الرهيب المتسع . . وخرج الكل على السفينتين يلوحون ويحيون بفرحة وبلهفة شديدة . . انك رغم قرب المسافة بين السفينتين إلا أنك لاتستطيع أن تتبين أو تميز ملامح الوجوه بسهولة ، فترفع ذراعيك الاثنتين تحيى وتلوح بهما معا للسفينة القريبة ، لا أحد معين محدد بالذات ، ولكن للسفينة نفسها ، للناس الذين على السفينة الاخرى بشكل عام ، للفكرة ، مجرد الفكرة . . من ناحيتنا نحن الذين مازلنا فى بداية رحلتنا : نلوح بفرحة لفكرة العودة الى الاسكندرية ، ونغبط (الغردقة) على أنها انتهت من رحلتها على خير وفى طريق العودة . . ومن ناحيتهم هم : يلوحون لفكرة أننا قادمون من الاسكندرية ، من عند الاهل والحبايب والاصدقاء والخلان . .

كان شعورى - رغم أننى لا أعرف أحدا على ظهر السفينة الغردقة - كأننى غريب وحيد فى بلد أجنبى لا أعرف لغته ولا أعرف أحدا فيه ، وفجأة أجد أمامى مباشرة أعز أصدقائى وأقربهم الى نفسى ولكنه للأسف : مسافر فى نفس اليوم !!

قد يمضى وقت طويل علينا فى المحيط قبل أن نلتقى بسفينة مصرية أخرى ، فإن المنطقة التى نصطاد فيها ليست ممرا بحريا للسفن العادية ، وتكاد لا تطرقها الا سفن الصيد بالذات . .

بالامس أرسلت

برقية الى ابنتى «نهلة» من عرض المحيط الاطلنطى ، أهنئها فيها بعيد ميلادها من على بعد ٤٠٠٠ ميل من الاسكندرية . . ، بالمناسبة : الكلمة الواحدة فى البرقية من مكاننا هنا بـ ٣٧ قرشا . .

اليوم جاء الضابط الادارى «حمدى حافظ» يوقظنى من النوم فى الساعة السادسة مساء ليقول لى ان القبطان يطلبنى فى صالون الضباط . . وفى الصالون فوجئت بلمسة رقيقة جدا من جانب أهل السفينة : فقد عرف القبطان حين عرض عليه بالامس ضابط اللاسلكى البرقيات التى سيرسلها ليوافق عليها - بالمناسبة : لا ترسل برقية من على ظهر أى سفينة الا بعد اعتمادها من القبطان ، حتى ولو كانت برقية شخصية كبرقيتى . . عرف القبطان بتاريخ ميلاد ابنتى ، فكان هذا الاحتفال الرقيق البسيط فى مظهره الذى كان له أكبر الاثر فى نفسى . . واجتمع ضباط ومهندسو السفينة والقبطان «عبد السلام داود» وكبير الضباط «عباس جاد الله» وكبير المهندسين «حنا يعلم الله» حولى وحول تورتاية شيكولاتة كبيرة ضخمة وأكواب الكاكاو ، وكنت ضيف الشرف - طبعا - فى هذا الاحتفال . .

لمسة رقيقة أسعدتنى لمدة طويلة . .

وفى نفس الليلة صادف أن كان عيد ميلاد البحار «وفا على وفا» فأقام له زملاؤه البحارة احتفالا وزعوا فيه أكواب الشربات ، وعزف

«ماهـر حسين» فنى التبريد على العود الذى أحضره معه على السفينة . . وحضر احتفال «وفا» كبير الضباط «عباس» بالنيابة عن القبطان . .

ان أهل السفينة - لطول بعدهم عن المدينة - يبحثون وينقبون عن أى مناسبة يحتفلون بها ويسعدون لها ، تغييرا للجو الروتينى الهادىء الراكد الذى تلبسه السفينة وهى فى وسط الاطلنطى على بعد ٣ أيام من أقرب شاطىء . . وحيث تتشابه الايام وتمر بطيئة مملة ثقيلة على الاعصاب المشدودة المتوترة نتيجة انقطاع الصلة بالبلد والاهل والمشاكل المعلقة طول مدة الرحلة التى تصل أحيانا الى أكثر من ٣ شهور . . كان الله فى عونهم ، فهى بالنسبة الينا رحلة وتنتهى ومرة وتعدى ، لكن بالنسبة اليهم قلق متكرر باستمرار فهم يقضون في البحر أضعاف أضعاف ما يقضون على البر ، فان المدة بين عودة السفينة الى الاسكندرية ثم بدئها لرحلة جديدة لا تزيد على ٢٠ يوما ثم تعود الى الاطلنطى لتقضى نحو ٣ شهور أخرى، وهكذا . . !!

اليوم شهر

كامل مر علينا فى الماء منذ بداية الرحلة . . شهر كامل ، على الاطلاق لم أر فيه أرضا ، ولم أشاهد فيه التليفزيون ولم أقرأ صحيفة ، ولم يزعجنى صوت جرس التليفون ولا صوت جرس الباب ولا صوت رئيس التحرير !! شهر كامل لم أحلق فيه شعرى ، وعشرة أيام لم أحلق ذقنى . . كنت قد حلقت شعرى فى القاهرة قبل بداية الرحلة ، ونويت ألا أحلقه مرة أخرى الا بعد العودة الى القاهرة ، ولكن شعرى طال كثيرا

وأصبح يضايقنى جدا الآن ويمثل عبئا كبيرا فوق رأسى ، لذا قررت أن أحلقه . .

والحلاقة فى السفينة شكلها غريب جدا . . البحار الصغير «محمد على عيسى» الذى يعمل فى قسم فرز الاسماك كان صبى حلاق فى المحلة الكبرى ، ثم هجر مهنته وجاء ليعمل بحارا ، ولكنه فى الوقت نفسه لم ينس أن يحضر معه على السفينة أدوات الحلاقة ليعمل حلاقا متجولا - كالبائع السريح - فى وقت فراغه من ورديات السمك !! «محمد عيسى» لو عنده محل فى القاهرة أو الاسكندرية لكانت تسعيرة الحلاقة عنده - شعر وذقن - شلن على الاكثر ، وبالبقشيش كمان . . لكنه يحلق لنا على السفينة لمستوى الضباط والمهندسين - فى مقابل علبتين سجاير كبيرتين ثمنهما ٤٦ قرشا . . يعنى يحلق أغلى من رشدى أباظة وأحمد مظهر ، ولو اننى كنت أدفع هذا المبلغ فى القاهرة لأقامت لى نقابة الحلاقين تمثالا فى ميدان عام يمر عليه الحلاقون لتحيته كل صباح وكل مساء . . ومع ذلك فقد ظللت ثلاثة أيام أرسل فى طلب «محمد عيسى» ليحلق لى ، فلا يحضر ولا يسأل عن صحة سلامتى . . وعنده حق ، هو أنا حاروح فين وليس على السفينة حلاق غيره !؟ وهو يعرف جدا اننى سأكون فى انتظاره وتحت امره فى أى وقت يشاء فيه هو أن يتنازل ويحضر الىّ . . أنا اللى تحت أمره وليس هو اللى تحت أمرى ، لانه هو محتكر الصنف والمتحكم فى رؤوس العباد على ظهر السفينة ، وهو الوحيد الذى يحنى له القبطان رأسه - ليحلق له طبعا !! - أنا

المضطر اليه ، لكن هو : بناقص زبون من الـ ٨٣ فردا الذين على السفينة ، الذين يحلق كل واحد منهم مرتين على الاقل فى خلال الرحلة الواحدة ، يعنى أنه لن يخسر كثيرا ، ولا حتى قليلا ، اذا اتقمصت أنا ولم أحلق ! !

وفى اليوم الرابع عثرت على «محمد عيسى» بعد أن (سقت عليه) السفينة كلها تتوسط لى عنده حتى يحضر ليحلق لى ، حتى جاء أخيرا وحلق لى حلاقة أقرب الى حلاقة الرصيف . . أدواته عبارة عن مقص قماش ومشط مكسر وماكينة ضخمة ولا ماكينة الحلاقة للخيل . . ولم يحلق لى ذقنى لسبب بسيط جدا ، هو أنه : ليست لديه فرشاة حلاقة ، فقط فرشاة ! ! وحمدت ربنا على ذلك لان الموسى التى كانت معه كان واضحا عليها أنه يستعملها فى تنظيف السمك أحيانا ! !

تشنيعه ظريفة

سمعتها عن «عباس» كبير الضباط بمناسبة كثرة تدخله فى كل شيء حتى ما ليس له علاقة به وليس فى اختصاصه ، وعن اصراره على ألا يحدث أى شيء على السفينة

إلا بعد استئذانه . . التشنيعة تقول أن أحد الضباط المهندسين زهق من شكل شعره الذى يمشطه الى الوراء دائما ، فرأى أن يفرق شعره على جنب ، وفعل ذلك فعلا . . وفى أول مرة يصعد الى صالون الضباط بتسريحة شعره الجديدة فوجيء بـ «عباس» أمامه ، وفوجيء «عباس»

أيضا بشكل المهندس قد تغير فسأله فى دهشة : « آللا . انتا فرقت شعرك؛ يا فلان» !؟ فاضطرب المهندس وأجاب مدافعا عن نفسه : «أصلى سألت على سيادتك لقيتك نايم ، فقلت أفرق شعرى وبعدين أبقى أقول لك» !!

وكانت قد لفتت نظرى من أول يوم لى على السفينة شخصية كبير الضباط «عباس السيد جاد الله» (٣٧ سنة) . . أحسست للوهلة الاولى أن فيها شيئا غريبا قطعا سيظهر لى مع الايام . . فهو فخور بنفسه جدا ، سعيد بخبرته البحرية التى لا يمل هو نفسه من الكلام عنها والتفاخر بها ، وادعائه بأنه الكل فى الكل وأنه الوحيد اللى بيفهم ، وأن كل الناس ما عداه - وما عدا القبطان اذا كان القبطان موجودا !! - لا يفهمون شيئا . . له ضحكة عالية مجلجلة متقطعة كأنها طلقات مدفع رشاش انطلق غلط فى يد عسكرى غشيم ، تسمعها السفينة كلها كأنها آتية من مكبر صوت مفتوح على الآخر . . وحين نسمع صوت ضحكة «عباس» من أى مكان نعرف أنه أطلق نكتة جنسية مكشوفة يضحك لها هو نفسه أكثر مما يضحك لها الذين يحكيها لهم ، كأنه هو لم يسمعها من قبل !!

وقد قال «عباس» لضباط السفينة فى بداية رحلتنا معهم : « أهو كل ما أشوف الصحفيين قدامى مش حايسمعوا منى غير نكت أبيحة وحكايات أبيحة ، أما أشوف حايعرفوا يكتبوا عنى ايه . !! . . وفعلا ، كان حديث «عباس» الوحيد أمامنا عن مغامراته وغزواته النسائية التى حدثت له فى بيوت الدعارة فى نابولى ومرسيليا وجنوا، التى يقول «عباس» أن قبضة

يده تركت آثارا على جدرانها ! ! ولم يكن يمل من ترديد نكاته الجنسية الصارخة التى كان يبدو واضحا ان اغلبها مؤلف وقت روايته لها - من باب التأليف الفورى - . . وعن نفسه يقول «عباس» انه حين يذهب لزيارة قريته فان أخواله وأعمامه يقفلون بيوتهم فى وجهه ولا يسمحون لبناتهم بالخروج طالما «عباس» موجود فى القرية، لأنهم يعرفون أنه لا يتورع عن شيء! ! ويحكى أيضا عن مغامراته مع بوليس الاداب فى الأسكندرية الذى كان معتادا على مهاجمة الشقق التى كان يسكن فيها «عباس» وهو اعزب، و . . . و . . إلى آخر هذا الكلام الذى كنت أظنه من صنع خياله وحده، لولا ما رأيته بعينى حين التقينا بعد ذلك - فى رحلة بعد هذه الرحلة - أنا و«عباس» فى أحد موانى أسبانيا وشهدت بنفسى مغامراته مع بنات الليل هناك، وكيف أنه - للغرابة فعلا - يأخذ منهن أكثر مما يعطى : سهرات مجانية وولاعات ذهبية، بل ونقودا أيضا! !

وكانت أول مرة لفتت نظرى فيها محاولة «عباس» فرض سلطانه - بحق أو بغير حق - على كل فرد فى السفينة حين طلب - بعد بداية الرحلة بيومين فقط - أن نعقد اجتماعا أنا وزميلى المصور «عبد المنعم» و«عباس» والقبطان لتنظيم عملنا الصحفى على السفينة (! !) وطلب «عباس» في هذا الاجتماع منا ألا نتحرك خطوة واحدة على السفينة أو نتكلم مع أحد أو نصور شيئا - أو أحدا! ! - الا بعد استئذان «عباس» وفى وجوده وتحت اشرافه هو شخصياً! ! . . وكانت حجته الغريبة - والظريفة أيضا - فى ذلك هى التى لفتت نظرى اليه، فقد قال انه يفعل

ذلك لمصلحتنا (خوفا من أن يشتمنا البحارة أو يقلوا أدبهم علينا أو يضربونا بالسكاكين)!! وضحكت في داخلي من صديقنا الذي يتصور أننا هبل وسذج وجايين من كركر مثلا!! . . ولم نعارضه، ولكننا نزلنا إلى البحارة - بدونه ودون أن يعلم هو - واختلطنا بهم وسهرنا معهم وعرفناهم على طبيعتهم اكثر مما عرفهم هو واصبحوا اصدقائي وأصدقاء (عبدالمنعم) ولم تظهر سكاكين ولا خناجر ولا سيوف ولا طبنجات ولا مدافع رشاشة، ولم يشتمنا واحد منهم، بالعكس، وجدنا فيهم أخلاقا وأدبا وتهذيبا لم نجده في بعض كبار الضباط!! . . ولما رأى «عباس» أننا استطعنا الوصول إلى البحارة بسهولة رغم تعليماته لجأ إلى طريق آخر: فنبه على البحارة أنفسهم بألا يتصل أحد منهم بنا، مهددا اياهم بالويل والثبور وعظائم الأمور!! ولكننا رغم ذلك أيضا كنا نتلقى دعواتهم كل ليلة للسهر معهم. . وبعد أسبوعين فقط من بدء الرحلة كنا نعرفهم واحدا واحدا بالاسم، ويعرفونني جميعا!! وأثار ذلك «عباس» فقال لي خلال مناقشة بيني وبينه كان القبطان «داود» موجودا خلالها أنه - أي «عباس» - ككبير ضباط السفينة له سلطات مطلقة على كل من فيها، حتى علينا نحن الصحفيين، وأن من هذه السلطات أن يفتش على نوتة مذكراتي التي اكتبها عن الرحلة ويقرأ ما فيها في أي وقت يشاء!! . . وهنا وجدت نفسي مضطرا إلى أن أذكره بأنه يبدو أن طول بقائه في البحر مدة طويلة قد أنساه نفسه وحدود سلطاته، وأنه اذا كان يستطيع أن يخيف البحارة بشراسته وفظاعته وسلاطته وتهجمه، فليس كل من ركب السفينة بحارا تخيفه شراسة عباس، وانني - ببساطة جدا - إذا كان هو

شخصياً يتصور أن ذلك صحيح، فانني سأنشره على لسانه فى موضوعاتى عن الرحلة حتى يقرأه المسئولون فى الشركة وفى مؤسسة الثروة المائية التى تتبعها الشركة، وفى وزارة التموين التى تتبعها المؤسسة التى تتبعها الشركة!! فاذا أقر المسئولون وجهة نظره كان بها، أما إذا لم يقروها فاللهم أنا قد أبلغنا، والتصرف بعد ذلك متروك اليهم!!

ولم يجد «عباس» بعد ذلك أمامه الا أن يهددنى - فى حضور القبطان «داود» أيضا - بأننى إذا نشرت فى موضوعاتى شيئا عنه لا يعجبه، فأننى سأجد فى اليوم التالى من ينتظرنى على باب بيتى فى القاهرة ليضربنى علقة ترقدنى شهرا فى المستشفى!!

فيا أيها السادة القراء: إذا انقطعت عن الكتابة فى المجلة فى الأسبوع القادم، فاعلموا أننى قد وقعت بين أنياب «عباس جاد الله»، وابحثوا عنى فى مستشفيات القاهرة!!

حكايات البحر

الظريفة أو المثيرة هى حديث كل سهرة على السفينة، فان عليها ضباطا ومهندسين يعملون معا على نفس السفينة لاول مرة، وفيها ضباط ومهندسون هذه الرحلة هى بداية عملهم فى البحر على الاطلاق.. وعليها أيضا اثنان سميعة لا يملان من سماع حكايات البحر وتسجيل الطريف والمثير منها، هما أنا وزميلى المصور «عبد المنعم»..

مثلاً، وهذه سمعتها من المهندس «ثروت أسعد» مساعد كبير مهندسى السفينة، الذى قال لى أن الشخص الذى ينزل إلى البر بعد رحلة طويلة

فى البحر، يشعر وهو يمشى على الأرض بأن الأرض تتمايل من تحته كما كانت السفينة تفعل، ويمشى فى الشوارع مخضوضا من الناس الكثيرين والزحمة التى نسى شكلها وطريقة اختراقها . . ويمشى - على الأرض - مسافة قصيرة جداً ثم يتعب، لانه على السفينة تكون المشاوير التى يمشيها بسيطة جدا ومحدودة: ما بين القمرة التى ينام فيها وصالون الطعام ومكان عمله . . وكلها على بعد أمتار تعد على أصابع اليد الواحدة . .

وحكاية سمعتها من «حمدى حافظ» الضابط الاداري، عن حسن التصرف والشجاعة وسرعة البت فى مواجهة المأزق فى البحر . . فقد تجاورت السفينتان (الغردقة) و(برنيس) فى وسط المحيط فى رحلة سابقة، وكانت (الغردقة) متجهة إلى منطقة الصيد وعليها بحار اسمه «بندق» مريض جدا ومطلوب نقله إلى المستشفى فورا، وعليها أيضا خبير دانمركى اسمه «كرو» انتهت مدة عمله على (الغردقة) ومفروض أن يعود إلى بلاده ، فى الوقت الذى كانت فيه (برنيس) قد أنهت رحلتها ومتجهة إلى ميناء (لاس بالماس) فى جزر الكناريا حيث يوجد مستشفى . . هذا بالإضافة إلى أن على (برنيس) أيضا طبيبا سيرعى «بندق» المريض حتى يصل إلى المستشفى . . ورغم أن الأطلنطى كان هائجا فى ذلك الوقت إلا أنه كان من الضرورى نقل البحار المريض من (الغردقة) إلى (برنيس)، فأنزلت (الغردقة) قاربا من قوارب النجاة نزل فيه «بندق» المريض، والخبير الدانمركى، و«عباس» كبير الضباط، و«ابراهيم شحاته» باشريس البحارة، و٦ آخرون من البحارة أيضا للتجديف . . وحتى لا يضيع

القارب مع أمواج الاطلنطى الهائجة، ربطت السفينة (الغردقة) - التى نزل منها - بحبل قوى طويل ظلت ترخيه للقارب شيئا فشيئا حتى يصل إلى (برنيس) على بعد قليل منها، وحتى تسحب (الغردقة) قاربها بالحبل نفسه بعد انتهاء مهمة القارب وتوصيل من عليه إلى السفينة الأخري . . ولما اقترب القارب من (برنيس) أرادت هى أن توفر على من فيه العبء بالاقتراب منه قليلاً، ولكن كان نتيجة هذا الاقتراب أن دخلت السفينة بمقدمتها فوق الحبل الذى يربط القارب بسفينته، وهى مازالت مندفعة إلى الامام . . وتأزم الموقف وأصبح يهدد بالخطر، وبأن ينزلق القارب - الذى أصبح فى هذا الوضع مكتفا بالحبل الذى يربطه بسفينته - تحت (برنيس) غاطسا في الماء ويغرق كل من فيه . . وأمام الخطر الزاحف الاكيد صرخ الضابط «عباس» بعنف فى الباشريس «ابراهيم شحاته» بأن يقطع الحبل فورا، وعلى الفور مزق «ابراهيم» الحبل بخنجره، لينفصل القارب عن سفينته، مفضلين أن يقعوا تحت رحمة أمواج المحيط الهائج عن غرق مؤكد تحت (برنيس)!!

وبادرت (برنيس) بعد ذلك بانقاذ الموقف والتقاط القارب ومن فيه بسرعة قبل أن تجرفهم أمواج المحيط بعيدا . . !!

وحكاية أخرى

سمعتها من «عباس» نفسه، عن بحار ادعى المرض والسفينة راسية فى ميناء «لاس بالماس»، حتى يدخل المستشفى فى الميناء الظريف المغرى ولا يذهب مع السفينة للصيد . . وأراد البحار أن يختار مرضا عويصا

لا يعالج بالاسبرين ولا بالمسكنات ويضمن له دخول المستشفى، فادعى أنه فجأة فقد السمع وأصيب بالخرس معا. وأصبح لا يتكلم ولا يسمع شيئاً!! وصدقه «عباس» فأخذه وذهب به إلى المستشفى فى (لاس بالماس) ليفحصه الأطباء هناك، وحين لاحظ البحار الاهتمام الشديد الذى ابداه الأطباء الاسبان لحالته أراد أن يستثير اهتمامهم أكثر، فتصنع أيضا أنه أصيب بالتشنج وسقط على الأرض متخشبا!! وهنا شك «عباس» فى الموضوع كله، فمال على البحار فى رقدته على الارض وهمس فى أذنه باللغة العربية التى لا يفهمها الاطباء الاسبان قائلا: «أنا حاسندك لغاية ما تقف على حيلك، فتمشى تتطوح لغاية ما توصل عند باب الاوضة، وبعدين تعمل نفسك اتشنجت تانى وترمى على الارض جنب الباب»!! ونفذ البحار تعليمات «عباس». . فقام وصار وهو يتطوح حتى باب الحجرة حيث سبقه «عباس» ، وقبل أن يرمى نفسه على الارض مرة أخرى كان «عباس» يتلقاه بصفعتين مفاجئتين عنيفتين على وجهه جعلتاه يصرخ ناطقا: «آي» من الألم والمفاجأة!! فسحبه «عباس» من يده وعاد به إلى السفينة، فمادام قد سمع همس «عباس» فى اذنه فهو ليس أصم، ومادام قد صرخ من الألم فهو ليس أخرس!! ويبقى ربنا قد شفاه والحمد لله. !!

ومن حكايات البحار أيضا حكاية سمعتها من «محمود سامى البرقى» ضابط ثان السفينة، وقعت له وهو يعمل على سفينة البضائع المصرية (اللاذقية). . فقد كان على السفينة أن تنقل شحنة من ميناء هامبورج

بألمانيا ، وعندما بدأ نقل الشحنة بالاوناش من رصيف الميناء إلى سطح السفينة لاحظ عمال الشحن المصريون أنها موضوعة فى صناديق كرتون كبيرة محكمة الاغلاق والربط جيدا ، بحيث لم يستطيعوا أن يتبينوا نوع الشحنة وماذا يوجد بداخل الصناديق . . وأثار ذلك فضولهم ، فتعمدوا أن يجعلوا صندوقا منها يسقط من الونش بعنف على أرضية السفينة فيتحطم وينفتح وتتبعثر محتوياته على الارض متناثرة فى كل مكان ، وكانت هذه المحتويات عبارة عن : باكوات انيقة من الشيوكولاته الألمانية الضخمة ذات الشكل المغري ! ! وانقض العمال على الشيوكولاته الألمانية المحرومين منها فى البحر . . ولما كانوا لا يستطيعون أن يأخذوا منها شيئا معهم إلى قمراتهم والا تعرضوا للتفتيش من ضباطهم ، فقد انهالوا على الشيوكولاته أكلا حتى ملأوا بطونهم منها وهم سعداء ومستمتعون ومتلذذون ! !

ولم يتم شحن باقى الشحنة فى ذلك اليوم ، فقد اصيب كل العمال باسهال شديد جدا لم يتمكنوا معه من مواصلة العمل ، وازدحمت بهم دورات المياه بالسفينة ، بالدور ، واحدا بعد آخر ! ! فقد كانت الشحنة : شيكولاته طبية ملينة ! !

كنت طوال

الرحلة أتساءل : ما الذى يمكن أن يغرى أحداً بالعمل على سفن الصيد هذه ، لما فى العمل فيها من مشقة بالغة . بالإضافة إلى طول مدة الرحلة طولا مبالغا فيه يصل إلى نحو ٣ شهور ونصف للرحلة الواحدة ، ولم

يقل فى أى رحلة سابقة عن ٧٥ يوما !؟ . . البحارة مرتباتهم بسيطة جدا لا تتناسب مع المجهود الكبير الذى يبذلونه كل يوم فى عمليات الصيد المختلفة، فهى تتراوح بين ١٥ جنيها نزولا إلى ٧ جنيهات!! . . وبالنسبة للضباط والمهندسين أيضا المرتبات قليلة نسبيا، فاذا استثنينا القبطان الذى يصل مرتبه إلى ١١٥ جنيها، وكبير المهندسين «حنا يعلم الله» ومرتبه ٩٣ جنيها، فان المرتبات بعد ذلك تتراوح بين ٥ ,٣٨ جنيه صعودا إلى ٦٠ جنيها!! ويكفى الشحططة والبعد عن الاهل والمدينة وعدم الاطمئنان إلى أخبارها مدة طويلة . . فما الذى يمكن أن يغرى أحدا بأن يترك الحياة فى المدينة ليقبل على عمل صعب كهذا، بمرتبات وأجور بسيطة - على الاقل بالنسبة للبحارة - كهذه!؟

وأجاب القبطان «داود» على تساؤلى بأن هناك ميزتين أخريين لم أكن أعرفهما، الاولى هى أن كل من على السفينة، بالإضافة إلى أن الشركة تتحمل كل نفقات الطعام بالنسبة اليهم أثناء الرحلة - وذلك ليس معمولا به فى السفن الحربية مثلا - فانه يصرف لهم ٣٠٪ من مرتباتهم زيادة كأجر اضافى عند خروج السفينة إلى البحر . . أما الميزة الثانية، وهى الاهم، فهى أن القيمة التى تباع بها شحنة السفينة - وهى تصل عادة إلى نحو ٧٠ ألف جنيه - يخصص منها نسبة ٥ ,٨٪ - نحو ٦٣٧٥ جنيها - لتوزيعه، بنسب معينة محددة معروفة، على كل أفراد السفينة ابتداء من القبطان حتى أصغر البحارة . . وهذا المبلغ يقسم إلى ١٠٠ جزء، يسمى كل جزء بنط، وكل بنط يساوى ٦٤ جنيها . . فيحصل القبطان على ٢ , ٤ بنط، وكبير المهندسين على أربعة أبناط، وكبير الضباط على أربعة أبناط

إلا ربعا، والمهندس الثانى على بنطين وربع، ومهندس الكهرباء على بنطين فقط. . وهكذا نزولا بالتدريج حتى يحصل كل واحد من البحارة على بنط واحد تقريبا.

وبمناسبة الاكل

على السفينة. . ففى الحقيقة أن الأكل يعتبر ممتازا، سواء من ناحية النوع أو من ناحية الكمية. . فبالسفينة مطبخ ضخم مجهز يقدم وجبات الغداء والعشاء مطبوخة وساخنة كل يوم. . وجبات كاملة وأصناف أقل ما يمكن أن يقال فيها انها لا تقل عما نأكله فى بيوتنا كل يوم، ان لم تزد أحيانا: أرز ومكرونة وخضار ولحم وفراخ وسمك، وفته بالعيش الفينو!! وطبعا لم يكن يسرى علينا نظام منع اللحم ٣ أيام فى الأسبوع. . فقد كان اللحم يقدم لنا ٦ أيام فى الاسبوع حتى زهدناه ومللناه، وفى أواخر الرحلة كنا نتركه ولا نأكله!! أما صنف الحلو فكان: فاكهة الموسم وقت مغادرتنا الاسكندرية فى أول مايو، وكانت البرتقال، فلما استهلكنا رصيد البرتقال بعد أسبوعين فى البحر تغير صنف الحلو فأصبح المطبخ - أو (الوجاء) بلغة أهل البحر - يقدم لنا تورتة أو جاتوه أو جيلى أو كستر أو أرز باللبن أو كومبوت أو شربات. . والافطار دائما يتكون من أصناف متعددة. . عدها الباشمهندس «حنا يعلم الله» مرة على الافطار فوجدها ١١ صنفا، فثار على هذا الاسراف والتبذير، وأقسم أن المربى لم تدخل بيته منذ سنوات، وأنه لا يذكر آخر مرة أكل فيها الزبدة لان ذلك كان منذ زمن بعيد!! ولعل ثورته هذه على الاسراف

كانت هى السبب فى أنه كان يأخذ معه وهو قايم من على المائدة طبق المربى وطبق الزبدة ليضعهما فى ثلاجته الخاصة فى قمرته!!

ثروت.. المهندس

الثانى للسفينة.. احتفلنا بعيد ميلاده اليوم.. كان احتفالا دمه خفيف: جردل ماء دلقنا فيه زجاجة شربات، ووضع البحار «ماركو بولو» ذراعه فى جردل الشربات لتقليبه، ثم شربنا جميعا - من الجردل - فى صحة ثروت وكل سنة وهو طيب!!.. وعزق لنا فنى التبريد الشاب «ماهر حسين» على العود المهكع اللى جايبه معاه على السفينة للدفاع عن نفسه به والله أعلم، عزق فينا - على فكرة: كلمة (عزق) هنا صحيحة وليست غلطة مطبعية!! -.. «ماهر» كان يعلم أننا مش حانكسفه لانه أولاً شاب طيب ومهذب، وثانياً لاننا فى عرض الاطلنطى وهو مستفرد بينا: حانروح منه فين؟ واننا - أيضا - مضطرون إلى تشجيعه بحكم الزمالة فى الأزمة - أقصد فى السفينة!! - وفرشنا بطانية كبيرة على الارض فى العيادة، والتففنا جميعا حول تورتاية كبيرة صنعها عم «على البنى» باشطباخ السفينة.. قعدنا على الارض، فليس فى العيادة غير كرسيين فقط، ولما لم تكن هناك اطباق صغيرة فقد أخذ كل منا نصيبه من التورتة فى كف يده وأكله، كده، بدون شوكة.. وبحثنا فى السفينة حتى عثرنا على زجاجة بيرة واحدة شربها «ثروت» وحده على اعتبار أنه هو المحتفى به.. جاءت قعدة الباشمهندس «يعلم الله» إلى جانبى فنظر بعينه الصافية إلى قطعة التورتة التى فى يدى وابتسم بحسرة شديدة وهو

يقول لى : «تعرف يا أستاذ حسين ان الحتة بتاعتك طلعت أكبر شوية من الحتة بتاعتى»!! بعد دقائق قليلة كنت أنحنى على حاجز السفينة وأفرغ من بطنى قطعة التورتة التى أكلتها كلها!!

مفعوله أكيد الباشمهندس «يعلم الله»!!

أكملنا اليوم

الـ ١٠٠ طن الثانية من الصيد.. يعنى ثلث الشحنة المطلوبة وصل، وباق الثلثان، وربنا يسهل ويعجل بالباقى.. فكل طن سمك زيادة يقترب بنا خطوة من رحلة العودة إلى الاسكندرية.

وأخذنا الحماس احتفالا بالـ ١٠٠ طن الثانية، فقضينا سهرة الليلة حتى قرب الفجر فى صيد سمك (اللوفار) كبير الحجم الذى يكون قريبا من سطح الماء أثناء الليل والذى تزن السمكة منه أكثر من ٥ كيلو جرامات، أصطدناه بالسنانير اليدوية: حبل متين من خيوط النايلون فى آخره سنارة من الصلب.. «عبد المعبود» أخصائى الأسماك و«عبد الوهاب» أخصائى التبريد و«جاد» أخصائى الصيد وزميلى المصور «عبد المنعم» و«ماركو بولو» البحار والباشمهندس «حنا يعلم الله» و«زكريا» فنى الديزل و«بهجت» الباحث و«عم عبده» الطباخ و«الوكيل» البحار، وقفوا جميعا على حاجز السفينة وكل منهم سنارته فى يده يحاول أن يتفوق على الآخرين فى عدد السمك (اللوفار) الذى يصطاده.. للغرابة الشديدة: الشخص الوحيد فى المجموعة الذى ليس

له علاقة بالصيد اطلاقا كان أكثرهم توفيقا ونجاحا: المصور «عبدالمنعم طاهر» اصطاد وحده أكثر من ٣٥ سمكة.. «زكريا» و«عبد المعبود» و«ماركو بولو» و«الوكيل» و«جاد» كانوا موفقين.. أما «عبد الوهاب» مهندس التبريد فكان فاعل خير بالنسبة للسمك!! وعن الباشمهندس «يعلم الله» فيبدو أنه كان لديه فى ذهنه مشروع لتغذية أسماك المحيط بواسطة الطعم الذى يلقيه فى سنارته، فلم يفتح الله عليه بسمكة واحدة، فلما غلب ولم يصطد شيئا صار ينتظر أن تغمز سنارة أى واحد من الواقفين حوله ليجرى اليه ويسحبها معه - من باب (وتعاونوا) - وهو يصيح بى: «شايف يا أستاذ حسين.. سجل دى عندك»!!

وانتهينا من معركة صيد (اللوفار) قرب الفجر، بعد أن اصطدنا ١٨٠ سمكة ضخمة الحجم: خطوة صغيرة تقترب بنا من الاسكندرية!!

ل الثامن



«جرينك» تحاول الانتحار..

فاذا جاء

الليل والسفينة راسية والبحر هاديء ساكن والعاصفة غائبة، فكأن السفينة فندق عائم. . لا تكاد تشعر بأنك فى سفينة الا من اهتزازها - الخفيف جدا غير الملحوظ - بين الحين والاخر، ومن صوت زن) مولد الكهرباء الذى يضيء السفينة ليلا ونهارا باستمرار. . هى كالفندق الفخم التأسيس والاثاث، الفقير الامكانيات: ليس هناك أحد يخدمك اللهم الا السفرجي وقت الطعام. . وفى الوقت الذى لا تجد فيه أبسط الطلبات، كماء الشرب مثلا، تجد أشياء نادرة فى المحيط، كالفراخ والجيلاتى والجاتوهات والحلوى والجيلي. . الفرق الوحيد بين السفينة وبين الفندق هو أنك فى السفينة محاصر بالماء من جميع الجهات، فلا تستطيع أن تغادر السفينة ولو لخطوة واحدة أو لدقيقة واحدة تتمشى فيها خارجها أو حولها. . كأننا فى معتقل عائم محكوم علينا فيه بالسجن لمدة ٣ شهور متصلة!!

اعتقد أن «برناردشو» كان هو الذى قال: «الفرق بين السجن والسفينة هو أن السجن غير معرض للغرق»!!

هل جربت

مرة أن يجعلك القدر لعبته وتسليته لمدة يوم كامل!؟ هل جربت أن يعاندك القدر وينزل بكل ثقله وهزاره السخيف على أعصابك حتى يجعلك على شفا حفرة من الانهيار، ثم يفرج عنك قبل أن تنهار تماما!؟

هل جربت أن يطبق أحد بيديه معا على عنقك ويخنقك حتى تبدأ تشعر بأن روحك قــد بدأت تطلع فى ايده، ثم يرفع يديه عنك فى اللحظة الأخيرة!؟ هل جربت هذه المشاعر كلها مجتمعة!؟

نحن - أهل السفينة (برنيس) - جربناها جميعا اليوم، فقد جعلنا القدر اليوم لعبته وتسليته طول النهار. . ثلاث مرات فى يوم واحد تطبق علينا الكارثة من كل جانب وتحاصرنا وتضغط على أنفاسنا حتى لنشعر أن لا مفر لنا منها، ثم، فى اللحظة الأخيرة، تمر الكارثة من أمام أعيننا المتصلبة المتجمدة، لو كانت قد ظلت لحظة أو تأخرت ثانية واحدة لرحنا بلاش فى وسط المحيط الهائل الرهيب الغامض الذى أعلن غضبه علينا اليوم بطوله . .

وقد بدأت كوارث اليوم بدري، منذ السادسة صباحا. . ففى ذلك الوقت المبكر كانت السفينة قد بدأت الصيد منذ نحو ساعة، والشبكة العملاقة المربوطة خلف السفينة بسلكين من الصلب القوى المجدول تجرى وراء السفينة زاحفة على أرض قاع المحيط تغترف من أسماكه القريبة من القاع. . وفجأة، دون سابق إنذار، يعلو صوت فرقعة عالية ترتج لها السفينة كلها فى عنف ويكاد توازنها أن يختل. . فقد فرقع أو انقطع فى الماء واحد من السلكين الصلب اللذين يمسكان بالشبكة ويربطانها إلى السفينة. . وتنحرف الشبكة التى نجرها وراءنا على قاع المحيط على عمق أكثر من ٢٠٠ متر تحت سطح الماء، لتصبح كلها مشدودة بسلك واحد فقط قطعا لن يقوى على الاحتفاظ بالشبكة طويلا،

فما بالك بإعادتها إلى سطح السفينة . . وعلى ذلك فقد أصبحت الشبكة الوحيدة التى معنا ، الجديدة التى اشتريناها وسط المحيط منذ أقل من أسبوع واحد - وثمنها ألف جنيه كامل - فى حكم المفقودة . . هكذا قرر «بوريا» خبير الصيد الروسى الذى معنا على السفينة ، فقد قال إن الشبكة قد أصبحت (كسورا) وانتهى أمرها ! !

ولكن القبطان «داود» عمل بالمثل الشعبى القائل : «ضربوا الاعور على عينه قال لهم خسرانه خسرانه» ، وبما أن الشبكة خسرانه خسرانه أو ضايعة ضايعة ، فلا بأس من محاولة يائسة لاستعادتها يستعرض فيها حرفته واستذته كرجل بحر قديم ، و(يا صابت ، يا اتنين عور) . . وفعلا بدأ محاولة ناعمة هادئة لجر الشبكة من الماء بشويش جدا وبالراحة جدا ، كأنه يربت عليها ويهدئها ، ودار بالسفينة كلها حول نفسها دورة بطيئة هادئة كاملة ، حول الشبكة التى استقرت بكل ثقلها على قاع المحيط لا يربطها بالسفينة الا حبل وحيد من الصلب المجدول . . وخيب الله ظن الخبير الاجنبى «بوريا» وبدأت الشبكة تستجيب أمام الشد الخفيف الهادىء ، وتعوم صاعدة مع الماء وراء السفينة ، حتى بدت بشايرها تقترب من سطح الماء فعلا . . وكانت الخطوة التالية بعد ذلك هى عمل محاولة أخرى - شديدة الخطورة - لربط السلك الصلب المقطوع بالشبكة من جديد ، ولو ربطا مؤقتا ، حتى يمكن سحب الشبكة كلها إلى سطح السفينة وإصلاح السلك المقطوع إصلاحا كاملا . . ودون انتظار لتعليمات القبطان قفز بحار الصيد «محمود الطير» كبهلوانات السيرك

على السلك الصلب الواحد المربوط به الشبكة وراح يحاول ربطها بالسلك الآخر المقطوع بينما القبطان «داود» يصيح فيه مذعورا مرعوبا وقد أخذه الفزع : «ارجع يا طير . . ارجع يا مجنون . . ارجع باقول لك» . . و«الطير» ولا هنا ، يمشى على السلك المشدود فوق سطح المحيط بين السفينة والشبكة كبهلوان محترف ، ولو اختل توازنه أو انزلقت قدمه لوصل إلى قاع الاطلنطى فى ثوان قبل أن يستطيع أحد أن يفعل أى شىء ، ولأصبح فى غمضة عين غذاء شهيا لأسماك المحيط المفترسة المتوحشة ! !

ولكن «الطير» نجح فعلا فى اعادة توصيل الشبكة بسلكها الصلب المقطوع ، وانتهت مهمته الخطرة التى تطوع لها دون أن يطلب منه أحد ذلك ، وبدأ فى العودة إلى سطح السفينة ، لكنه ما كاد يطمئن إلى أنه وضع قدمه على سطحها الحديدى الاملس المنزلق ، حتى فقد حذره واحتراسه فانزلقت قدمه واختل توازنه وانقلب رأسا على عقب . . سقط على كتفه بعنف على سطح السفينة انكسرت ذراعه اليسرى وتمزقت عضلات كتفه . .

وهكذا انتهى العمل البطولى الذى قام به «محمود الطير» . . فقد أنقذ الشبكة من الضياع فى المحيط ، ولكنه أصاب نفسه وكاد يضيع بسببها . . وذكرتنى حادثة «محمود الطير» - والقياس مع الفارق طبعا - برواد الفضاء السوفييت الذين صعدوا إلى الفضاء ومشوا فيه دون أن يصابوا بسوء ، ثم ماتوا فى حادثة طائرة عادية صغيرة ! !

ولم نكد نلتقط

أنفاسنا ونهدأ قليلا بعد حادثة «الطير» ونطمئن عليه بين أيدى الطبيب «رفيق» حتى جاءت الكارثة الثانية . . ولست أدرى بالضبط ما هى حكايتنا مع سفن الصيد البولندية أو حكاية سفن الصيد البولندية معنا . . فقرب الظهر كانت السفينة البولندية (جرينك) تأتى من بعيد من الاتجاه المقابل لنا، هى فى طريقها ونحن فى طريقنا، والمحيط واسع يتسع من السفن لألف تسير كلها متوازية جنبا إلى جنب دون أن يحدث شىء . . إلا أن السفينة (جرينك) ظلت تسير عادية فى طريقها بعيدة عنا حتى اقتربت منا جدا، وفجأة، ودون أية مقدمات، غيرت اتجاهها لتضع نفسها أمامنا بالعرض، بلا مناسبة، تماما كأنها تقطع علينا الطريق، وكأنها تتعمد أن تجعلنا نصطدم بها لسبب لا ندريه!! . وتتدربك الدنيا فجأة فى غرفة قيادتنا التى كانت ساكنة هادئة منذ لحظات، ويعلو صوت القبطان «داود» صارخا فى «سامى البرقى» الضابط الثانى الذى يمسك بعجلة القيادة: «ستوب الجن - الضومان ١٥ شمال - ٢٠ شمال - ٢٥ شمال - سقالا لاباندا - شمال للآخر» محاولا تفادى الاصطدام بالسفينة المجنونة، ثم يصرخ فى أقرب واحد اليه، وكان هذا الواحد هو أنا أستاذ حسن اضرب د سرينة الإنذار على طول ما تبطلش اضرب دوغرى وما تشيلش ايدك من عليها »!! ويعود ليصرخ فى «سامى البرقى»: «سلو أستيرن، هاف أستيرن، فول أستيرن» يريد أن ترجع سفينتنا بظهرها إلى الوراء حتى تبتعد بقدر الإمكان عن المصيبة التى وضعت

نفسها فى طريقنا كمن تحاول الانتحار أو تريد أن تحدث لنا كارثة معا . . فلو حدث بيننا اصطدام فى وسط الاطلنطى هكذا لغرقت السفينتان معا فى لحظات ! !

وتنتبه فجأة السفينة (جرينك) على صوت سرينة الانذار ، فتغير اتجاهها مرة واحدة فجأة وبعنف ، لتدور حول نفسها نصف دورة كاملة فى الماء تعكس فيها اتجاهها لتصبح فى الاتجاه المضاد تماما ، وتبتعد عن طريقنا ببرود دون حتى كلمة واحدة ولو باللاسلكى ، تعتذر فيها ، أو على الاقل تبرر فيها ما حدث ! !

فى لحظة من اللحظات تمنيت - كصحفى - أن تصطدم السفينتان ، حتى أمر بهذه التجربة النادرة التى يندر أن يمر بها صحفي ، وأعيشها . . وفى اللحظة التالية تمنيت - كإنسان عادى هذه المرة ، وكشاب لسه يستحمل كام سنة كمان - الا يحدث ذلك ، فاننى لم أجد نفسى مستعدا بعد للمرور بتجربة الموت غرقا فى قاع المحيط الاطلنطى ! !

ونودى للصلاة

من يوم الجمعة عند الظهر تماما حسب التوقيت المحلى للسفينة . وكان الناس قد صلوها فعلا فى مصر منذ ٣ ساعات تماما . . ووقف البحار «أحمد حافظ نصار» إماما وخطيبا وقارئا للقرآن الكريم . . صحيح تبهدلت قواعد اللغة العربية على يديه بهدلة رهيبة ، لكن والله كان صوته جميلا رغم ذلك ! !

وبعد الصلاة بدأت، لاول مرة فى حياتي، أحاول أن أمارس تجربة غسيل ملابسى بنفسي، واكتشفت الآن فقط كم هى عملية صعبة وشاقة جدا ومتعبة للغاية، لدرجة اننى مندهش الآن كيف تقدر عليها السيدات الرقيقات - أو المفروض أنهن كذلك!! - قد استعملت رابسو بيريح ماما، وملأت يدى ثلاث مرات بالمسحوق ووضعته فى الماء ثم ضغطت الملابس برفق فماجابتشى نتيجة، ضغطتها بعنف فأصبحت أوسخ من الاول بكتير، والظاهر أننى ليست لدى خبرة عزوبية كافية!! ودخل الزميل المصور «عبد المنعم» على فوجدنى محتاسا هكذا فمات على روحه من الضحك على منظري.. وقال لي: «ايش عرفك انت بالحاجات دي، أصلك ما جربتش حياة العزوبية.. عنك انت، أنا حاغسل هدومك مع هدومي».. وتطوع مشكورا بغسل ملابسه وملابسى معا، وغسلهما، فطلع الغسيل أكثر وساخة.. واتضح أن «عبد المنعم» عنده خبرة فى توسيخ الملابس أكثر منى!!

حين تطول

الأيام فى البحر وتتشابه، يصبح تاريخ اليوم لا قيمة له ولا معنى، إلا بالحدث الذى وقع فيه.. وتصبح الايام ذات الأحداث هى العلامات الكبيرة التى تحدد بواسطتها باقى التواريخ: «قبل العاصفة بيومين طلعنا من اسكندرية».. «بعد مالطة بـ ٤ أيام كان الجردل البلاستيك حايغرق مننا فى البحر الأبيض هو والباحث بتاعه».. «عبد المعبود اتخانق مع عباس بعد ما وصلنا منطقة الصيد بيومين».. «أول حريقة حصلت على السفينة كانت بعد ما استحميت أنا بيوم واحد»!!

ويصبح الاستحمام حدثا ضمن الأحداث والتواريخ الهامة الواضحة في رحلة سفينة الصيد . . فالاستحمام ليس شيئا سهلا ولا هينا ، وانما يلزمه ماء ، والماء يلزمه تصريح ، والتصريح يلزمه موافقة كبير الضباط ، وكبير الضباط عنده استعداد يصرح لي بـ ١٠ أطنان سمك ولا يصرح لي بجردل ماء واحد استحم به . . وعلى ذلك فقد مر شهر كامل منذ ذلك اليوم السعيد الذي سمح لي فيه «عباس» بجردل ماء زيادة لكي استحم به ، ولم أجد في نفسي الشجاعة طوال هذا الشهر لان أطلب ذلك الطلب مرة أخرى حتى لا يشنع على ويدور يبكبك في السفينة كلها بأنني أطالب بامتيازات شخصية !! في الوقت الذي أرى بنفسي فيه أنه حتى على مائدة الاكل لا يوضع ماء للشرب . . لكنني أخيرا استجمعت شجاعتي اليوم - ويعني حايحصل ايه أكتر من اللي حاصل - وقلت لعباس وأنا أضع على فمي ابتسامة كبيرة واسعة متملقة ، بأنه قد مضى شهر كامل منذ أن استحميت آخر مرة : «تصور يا قبطان عباس»!! وفهم «عباس» ما أقصده طبعا ، وبكبرياء الذي يمنح نادى على «عطية» ، أحد البحارة ، وقال له : خليهم في الوجاء (المطبخ) يسخنوا شوية مية للاستاذ حسين علشان يستحمى»!! . . هايل ، وكمان مية سخنة !؟ ده ايه الكرم والرضا السامي ده كله !؟ . . وجاءت المياه الساخنة من المطبخ ، وليتها ما جاءت ، فقد جاءت في الحلة الضخمة التي يطبخون فيها الخضار ، واستخسر الطباخ «محمود الحاج أحمد» أن يغسل الحلة قبل أن يسخن فيها الماء لي ، فجاءت المياه الساخنة تطفو على سطحها كتل صغير من السمن ومختلطة بها بقايا من خضار وأكل اليوم السابق !!

ومع ذلك: برضه استحميت!!

من بين

أهل السفينة الـ ٨٣ يوجد ٢٩ ضابطا.. من هؤلاء الضباط ٦ يعتبرون ضيوفا، هم: أنا وزميلى المصور «عبد المنعم» والخبراء الأجانب الأربعة.. أكبر الضباط الـ ٢٩ عمرا هو الباشمهندس «حنا يعلم الله» كبير المهندسين وعمره ٥٧ سنة، يليه الضابط الرابع «أحمد الصحن» وعمره ٤٦ سنة، فالقبطان «داود» وعمره ٣٩ سنة، فكبير الضباط «عباس» وعمره ٣٨ سنة، ثم أنا و«عبد المنعم طاهر» وكلانا عمره ٣٥ سنة.. نزولا بعد ذلك حتى نصل إلى آخر قائمة الضباط لنجد أن أصغرهم هو المهندس «ناجى نوار» وعمره أقل من ٢٢ سنة، وقبله مباشرة الضابط الثانى «محمود سامى البرقي» ٢٣ سنة..

وقد لفتت نظرى منذ بداية الرحلة حكاية الأعمار هذه حين أعطانى الضابط الادارى «حمدى حافظ» قائمة بأسماء ووظائف وتواريخ ميلاد طاقم السفينة جميعهم.. وكان الشيء الذى لفت نظرى أكثر هو: كيف يحدث أن يكون عمر الضابط الرابع «أحمد الصحن» يقارب الخمسين ليكون أكثر من ضعف عمر الضابط الثانى الذى لم يزد كثيرا عن العشرين، وأكبر من عمر كبير الضباط، بل وأكبر من القبطان نفسه!!

ولكننى حين التقيت «بأحمد الصحن» وعرفت قصته أكبرت فيه كفاحه وإصراره، واحساسه بأن على الانسان أن يظل فى الصورة ويظل

يعمل مادام قادرا على أن يعمل. . فقد بدأ «أحمد الصحن» حياته فى العمل مبكرا جدا بعد أن ترك الدراسة وعمره ١٥ سنة، وتطوع فى السلاح البحرى بحارا صغيرا، وظل فى البحر وفى السلاح البحرى ٣١ سنة، تدرج خلالها من بحار صغير حتى وصل إلى رتبة ملازم أول، وأنجب ٤ أبناء: ولد وبنت فى الثانوية العامة، وبنت وولد آخرين فى المدارس الاعدادية. . ومنذ عامين استغنى السلاح البحرى عن خدمات «الصحن» وأحاله إلى المعاش وعمره ٤٤ سنة فقط. . ولم يستسلم «الصحن» لقعدة البيت ولا لدخله الذى هبط كثيرا بعد إحالته إلى المعاش، وبسرعة عثر على طريقه، فعاد تلميذا من جديد وهو فى هذا العمر، وذاكر ليحصل بعد أقل من سنة واحدة على شهادة ضابط أعالى البحار، وجاء ليعمل على سفينة الصيد ضابطا رابعا دون أن يشعر بأى حرج من أن كل الضباط الذين يفوقونه رتبة على السفينة أصغر منه سنا بكثير، بل وبعضهم (فى سن أولاده)!! وهكذا الشجاعة والواقعية البسيطة السهلة فى مواجهة الحياة، و(ما عيب إلا العيب) على رأى المثل. . وقد استطاع «الصحن» بروحه المرحة وأخلاقه واخلاصه واجتهاده الواضح أن يحصل على اعجاب القبطان «داود» وثقته، فكتب فى تقريره فى نهاية الرحلة يطلب ترقية «الصحن» إلى رتبة ضابط ثالث، ورقى «الصحن» إلى هذه الرتبة فعلا فى الرحلة التالية للسفينة، وفى الرحلة التالية نفسها حدثت ظروف جعلت كبير ضباط السفينة يتخلف فى ميناء (لاس بالماس) بجزر الكناريا، فرقى إلى مكانه الضابط الثانى «أحمد عزب حبيش» ورقى «أحمد الصحن» ليكون الضابط الثانى

للسفينة (برنيس) . . فيكون قد حصل على ترقيتين فى رحلة واحدة وفى أقل من شهر واحد . . ولكل مجتهد نضيب . .

الساعة الثانية

صباحا وكل شيء هادئ تماما على ظهر السفينة . . السفينة راسية . . ملقيه بخطافها في وسط المحيط اللا نهائي . . الاضواء التى تعلن أن السفينة واقفة لا تسير مضاءة فى أعلى الصواري . . والسفينة نفسها راسية كقصر صغير مضيء وسط صحراء الأمواج غير المحدودة . . السكون عليها تام . . ليس هناك انسان واحد يبدو على سطحها ولا من بعيد . . الكل نيام . . فالساعة الثانية صباحا وبعد ساعتين فقط يبدأ يوم صيد جديد شاق . .

صالون الضباط يكاد يكون هو المكان الوحيد الذى فيه حياة فى السفينة النائمة . . وحدى فى الصالون أجلس إلى المائدة المستطيلة الطويلة التى نتناول عليها طعامنا ... أوراقى مفرودة أمامى . . أكتب منذ ساعتين مستمتعا بالهدوء والوحدة . . وقع أقدام هادئة على السلم الخشبى الداخلى الصاعد من قلب السفينة حيث قمرات النوم إلى باب الصالون حيث أجلس . . باشريس البحارة «ابراهيم شحاته» يطل برأسه من الباب . . يحيينى ويدخل . . أرد تحيته ولا أدعوه . . باكتب ، مش فاضى ، وإبراهيم رغاى ولا أريده أن يقطع تسلسل أفكارى المنطلقة فى هذه اللحظات . . يحوم حولى قليلا فى سكون ، ثم يدعو نفسه للجلوس . . يسحب كرسيا إلى جوارى ويجلس . . يبدأ يشاغلنى

بأسئلته . . أرد عليه في اقتضاب وأنا مستمر في الكتابة . . يريد أن يطمئن: هل صورته ستنشر في المجلة أم لا؟ . . طمأنته . . لحظات قصيرة تمر ثم يبدأ نور اللمبات القليلة المضاءة في الصالون يرتعش ويتراقص . . يضعف ويزيد . . ثم تنطفيء وتضيء وتنطفيء وتضيء . . ثم تنطفيء تماما . . وتروح السفينة كلها في ظلام دامس . . أصوات تأتي خافته من مكان ما في قلب السفينة البعيد عنا وكأنها أصوات مدفع رشاش مكتوم . . هرج ووقع أقدام قليلة متخبطة، ثم . .

فجأة: ينفجر الموقف على سطح السفينة . .

المهندس النوبتشي «رضا» يخرج جاريا مسرعا من غرفة الماكينات وهو يصرخ مذعورا: «حريقة . . حريقة في عنبر الماكينات . . صحوا القبطان . . صحوا القبطان» . .

وفي ثوان، تشتعل الحياة كلها كلها على ظهر السفينة النائمة . . الباشريس «إبراهيم شحاته» يقفز من جانبي في الظلام وهو يتخبط ويصطدم ويتعثر في كراسي الصالون . . عشرات الأشباح تظهر فجأة على سطح السفينة المظلم كأنها كانت تنتظر هذه الاشارة: بالبيجامات وبنطلونات البيجامات وبالشورتات وبالصدور العارية وحفاة . . كلهم منطلقون بأقصى سرعة نحو مصدر صراخ المهندس المفزوع . . القبطان يمرق من جانبي في الظلام من أمام باب الصالون وهو يزرر أزرار قميصه المفتوح جاريا حافيا إلى غرفة القيادة بأعلى السفينة . . كبير الضباط «عباس» يظهر لحظة أمام باب الصالون بحجمه الضخم عاريا كما ولدته

أمه، ثم ينتبه إلى نفسه فيعود جاريا إلى قمرته ليرتدى شيئا . . سرينة الانذار تعوى فجأة بصوتها المزعج المخيف يشق الظلام الدامس الذى غرقت فيه السفينة، لتوقظ من بحارتها من لم يستيقظ على كل هذه الضجة، ولتنذر السفن المجاورة بأن شيئا خطيرا قد حدث على سفينتنا، حتى تخف إلى نجدتنا مع الحرص على عدم الاصطدام بنا فى الظلام الدامس الذى خيم على سطح الاطلنطى بعد أن أصبحت سفينتنا مطفأة الأنوار تماما . . شبان السفينة من البحارة والضباط والمهندسين انطلقوا غير هيابين يقتحمون سلالم عنبر الماكينات حيث الحريق وهم يحملون المضخات الحمراء يطلقون سائلها الرغوى يشقون لانفسهم طريقا وسط الحريق . . الباشمهندس العجوز «حنا يعلم الله» الذى لاشك نسى مواجهة هذه المواقف من طول بعده عن ركوب السفينة، يقف ببيجامته على ظهر السفينة فى مكان آمن بعيد بقدر الامكان عن مكان الحريق وهو صامت كالمذهول . . ثم بعد لحظات طويلة يفتح الله عليه فيرتفع صوته متخاذلا بالجملة الوحيدة التى لم أكن أتوقع منه غيرها : «شوفوا لنا المهندس ثروت» . . يرد عليه صوت من وسط الظلام بجفاء : «ثروت جوده عند الحريقة من بدري» . .

وأغير موقعى من الصالون لأصعد إلى غرفة القيادة المظلمة وأقف فيها إلى جوار القبطان فى الظلام أرقب كل شيء من أعلى مكان فى السفينة . . ألف فكرة وألف سؤال يمر على ذهنى دون أن يتوقف لينتظر الإجابة : أين المصور «عبد المنعم» !؟ هل استيقظ وذهب إلى مكان

الحريق؟ . . لم أر فلاش كاميراته يلمع في الظلام . . هل هو مازال نائما رغم كل هذه الضجة؟ أم هو في مكان الحريق ولكنه خجلان من أن يصور في هذا الوقت الحرج؟ . . القمر بدر وضوؤه مكتمل صحيح، ولكن كيف يكون الغرق قرب الفجر هكذا!؟ الواحد حايلاقيها من الأمواج والا من الماء المثلج والا من الظلام النسبى والا من السمك المتوحش، والا من أننى لا أعرف العوم أصلا!! . . هل تنفجر السفينة؟ وكم تستغرق وقتا لتغرق كلها!؟ . . وهل يكون هناك وقت للصعود فى زوارق النجاة الساذجة ذات المجاديف ثم تنزل بنا إلى المحيط ونلحق ننطلق بها بعيدا عن السفينة قبل أن تنفجر؟ . . هل أحتاج إلى شيء ضرورى من أدواتى الموجودة فى قمرتى أو فى حقائبى آخذه معى إذا احتاج الأمر إلى النزول فى قوارب النجاة؟ . . هل سنحتاج إلى جوازات السفر؟ هل نترك الكاميرات والافلام التى شقينا من أجل تصويرها شهراً كاملاً فى المحيط؟ . . ونوتة مذكراتى عن الرحلة التى تركتها على مائدة الصالون، هل لو أخذتها معى لا تبتل بالماء، أو لو تركتها استطيع أن أتذكر كل شيء عن الرحلة بالتفاصيل الدقيقة المكتوبة فيها؟ . . هل تقدر النجاة أصلا لقوارب النجاة؟ . . أقرب شاطيء إلينا هو شاطيء جمهورية (السنغال) وأقرب ميناء هو ميناء (داكار) على بعد ٢٤ ساعة بسرعة السفينة وعلى بعد مليون سنة بسرعة القوارب ذات المجاديف المجهزة بها السفينة فى الثلث الأخير من القرن العشرين وهناك ناس وصلوا إلى القمر فعلا ووضعوا أقدامهم عليه!! . . كيف أضمن أن يوجد زميلى المصور «عبد المنعم» معى فى نفس قارب النجاة؟ . . هل لابد أن تنتهى

رحلتنا بمأساة حتى يتكامل شكل العمل الصحفى المثير الذى بدأناه؟ . .
صورتى وصورة «عبد المنعم طاهر» وكلانا يبتسم، على عمودين فى مجلة (الاذاعة والتليفزيون) فى صفحة رئيس التحرير وهو ينعى إلى القراء اثنين من أنشط وألمع محررى ومصورى مجلة الاذاعة - لم يكتشف ذلك الا بعد مصرعنا!! - فقدا أثناء تأديتهما لواجبهما الصحفى على السفينة (برنيس) فى قلب المحيط الاطلنطي . . كل الصفات الحميدة التى كانت ولم تكن فينا ستذكر فى حفل تأبيننا الذى - قطعا - ستقيمه لنا نقابة الصحفيين فى القاهرة ويتعاقب فيه الخطباء - وأغلبهم لم يعرفونا شخصيا، ولا حتى بالشبه - يعددون أمجادنا التى لم تحدث، ثم يقررون تخليد ذكرانا باطلاق اسمى على ترابزين سلم النقابة واسم «عبد المنعم طاهر» على دورة المياه بها . . زوجتى ترتدى السواد على لمدة أربعين يوما، ثم يحاول أهلها وأصدقاؤها أن يقنعوها بأن تستبدله بالملون لأن: الحزن شيء فى القلب وهى شابة عاملة وشخصية عامة، لكنها ترفض رفضا باتا مناقشة هذا الامر، وتصر على الاستمرار فى ارتداء السواد لانها تبدو فيه أكثر جمالا وأكثر فتنة وأكثر بياضا . . و . . و . .

وتمر لحظات

طوال قبل أن يبدأ الذين اقتحموا عنبر الماكينات المشتعل فى الخروج منه واحدا بعد الآخر فى الظلام الدامس وهو يسعلون بشدة . . ومعهم تأتى أخبار الحريق داخل العنبر :

تم اطفاء الحريق، ولكن بعد أن التهم فى طريقه لوحة توزيع الكهرباء الرئيسية التى تغذى كل مكان فى السفينة بالكهرباء . . وذلك معناه أو شرحه باختصار أن كل شيء يعمل بالكهرباء على ظهر السفينة سوف يتعطل . . وأن على السفينة أن تتجه بأقصى سرعة لها إلى (داكار) أقرب ميناء، فتصله بعد ٢٤ ساعة حتى يمكن انقاذ ما يمكن انقاذه من شحنتها من السمك التى تبلغ قيمتها الآن نحو ٢٥ ألف جنيه، تعبنا من أجلها شهرا كاملا ويوما . . وفى (داكار) تبقى أربعة أيام على الاقل حتى يتم اصلاح لوحة التوزيع الرئيسية المحترقة، ويمكن للسفينة أن تعود إلى مواصلة الصيد . .

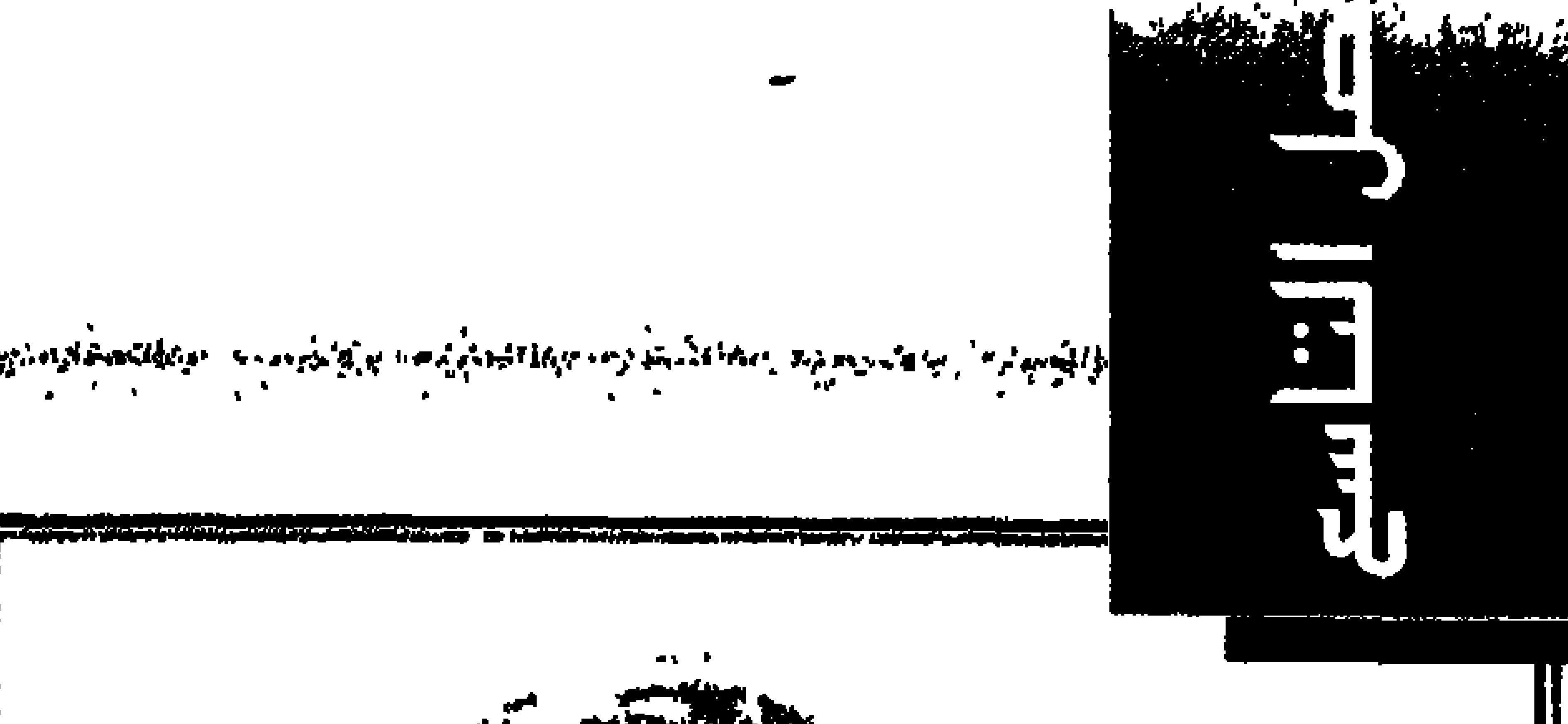
ولكن القبطان «عبد السلام داود» يرفض هذا الحل ويرسل فى طلب مهندس الكهرباء الصغير «ناجى نوار» - ٢٢ سنة الا شوية - ليناقش معه كل الاحتمالات . . «ناجى» الصامت الهادئ - فى وجود القبطان فقط، الجن المصور بعيدا عنه - يعرض بصوته الخافت حلا هادئا بسيطا غير عصبى يوافق عليه القبطان على الفور ويعده بمكافأة لو أنجزه . . بعد نصف ساعة تعود الأنوار - فقط - إلى السفينة من مولد الكهرباء الاحتياطى مؤقتا . . وعلى الأضواء المنبعثة من البطاريات اليدوية يتكاتل كل شبان السفينة من المهندسين على اختلاف تخصصاتهم خلف «ناجى» فى معركة شبابية يريد الشباب فيها أن يثبت وجوده، ويثبت أنه إلى جانب الهلس الشديد الذى يكونون عليه فى أوقات فراغهم، يوجد أيضا جد شديد وعلم أكيد وقت اللزوم . . المهندسون ثروت وفهمى وفخر ورضا

وعبد الوهاب والجعفراوي، حتى الباشمهندس العجوز، جميعهم تحولوا إلى صبيان ومساعدين لـ «ناجى» وهو ينتقل أمام وخلف لوحة التوزيع المحترقة يلغيها ويعزلها لكى تعمل اللوحات الفرعية وحدها بدون لوحة عمومية رئيسية، كلهم يتبعون تعليماته وينفذون أوامره بسرعة وبدون كلام . . هذا يناوله مفكا وهذا يناوله سلكا وذلك يفك صامولة أو يربط مسمارا . . والايدى العديدة كلها تساعد وتتعاون فى سرعة وصمت وسكون . .

وبعد أربع

ساعات . . فى الثامنة صباحا . . كان كل شيء على السفينة قد عاد على ما يرام . . استطاع «ناجى» الصغير أن يعيد الكهرباء إلى السفينة الصغيرة، التى راحت من جديد تلقى شبكتها فى ماء الاطلنطى تنتزع من أحشائه السمك . . وعاد القبطان «داود» يصيح فى الميكروفون من موقعه فى غرفة القيادة :

- ألسطة طقم الصيد؟ كله جاهز؟ الكهربائى يشغل الونش . . ماينا الشبكة . !





العبقرى وجدول المعلومات ..!

حكى لى

عباس كبير الضباط كيف استيقظ فجر أمس ساعة الحريق . . فقال انه كان نائما عاريا تماماً حين سمع همسا فى أذنه كأنه يحلم : «قبطان عباس . . قبطان عباس . . قوم . . فيه حريقة فى السفينة» !! وانتبه «عباس» من نومه مذعورا على كلمة (حريقة) ، ليتبين أن الصو ت كان صوت «حمدى حافظ» الضابط الادارى، وأن «حمدى» قال له الكلمتين دول وفص ملح وداب!! . . . وهب «عباس» مذعورا ، وحاول أن يضىء نور أباجورة السرير فلم تضىء لان الكهرباء كانت قد انقطعت عن السفينة كلها . . وانصت فلم يسمع صوتا على الاطلاق لان الجميع كانوا فى مكان الحريق عند عنبر الماكينات فى مؤخرة السفينة . . فازداد ذعره وظن أن السفينة قد بدأت تغرق بالفعل وأن الناس قد نزلوا فى قوارب النجاة إلى المحيط ، وأن «حمدى حافظ» - مشكورا - تذكر «عباس» فى آخر لحظة فعاد لينبهه . . فقفز من سريره جرى عاريا كما ولدته أمه متجها إلى أقرب باب يؤدى إلى البحر مباشرة ليقفز منه إلى الماء . . لكنه حين وصل أمام صالون الضباط رأى القبطان أمامه فى الظلام يجرى إلى غرفة القيادة وهو يزرر قميصه ، فتذكر «عباس» أنه لا يرتدى شيئا على الاطلاق ، فعاد إلى قمرته المظلمة ليلبس بنطلونه وفوقه (بول أوفر) على اللحم . . وفى هذه اللحظات كان قد استيقظ تماما وتنبه وعاد إلى نفسه ، فتمالك ، وصعد إلى غرفة القيادة بهدوء ليمارس مهمته : كبيرا للضباط !!

الضباط . . فان «عباس» له طريقة غريبة جدا فى التعامل مع الناس الذين يعملون على السفينة : يجد مجموعة من الضباط والمهندسين جالسين مبسوطين فى مكان ما من السفينة . . أى مكان . . وهو يعتقد أنه إذا جلست مجموعة من العاملين على السفينة معا فلابد أنهم يتكلمون عنه و(جايبين سيرته) ويغتابونه وينتقدونه، لذا فهو يحاول دوغرى فركشة هذه المجموعة وتبويظ القعدة مثل فتوات الأفراح، فيتلكك على أى سبب ويتحجج بأى حجة ليطب على الشلة اللى قاعدة ويشخط فيهم ويقومهم ويجعلهم يتفرقون . . ثم بعد ذلك يذهب إلى الضباط وحدهم على جنب ليقول لهم : «طبعا انتوا عارفين انى مكانش قصدى عليكم، أنا قصدى على المهندسين»!! ويأخذ المهندسين وحدهم على جنب ليقول لهم : «طبعا انتوا فاهمين انى مش ممكن أكون بأقصدكم انتم، أنا قصدى على الضباط»!! . . طريقة غريبة تعلمها لا شك من المراكب الصغيرة التى عمل عليها بعد تحوله من ضابط لاسلكى إلى ضابط بحرى . .

المهم، عمل هذه اللعبة مرة مع شلة كان زميلى المصور «عبد المنعم طاهر» يجلس معها، وفوجىء «عبد المنعم» بطريقة «عباس» الفظة الجارحة فبهت لها وارتج عليه ولم يستطع أن يتكلم وقتها، لكنه ثار ثورة عارمة بعدها وأصر على أن ينزل من السفينة - وكنا فى وسط المحيط - ويعود على السفينة (الغردقة) التى كانت قريبة من موقعنا وأنهت صيدها وتتأهب للعودة إلى الاسكندرية . . ورغم اعتذار «عباس» بطريقته

المعهودة : «مكانشي قصده عبد المنعم» ، الا انني أيدت «عبد المنعم» في موقفه ووافقت على عودته . . وفى الوقت نفسه وجدت أنه من الضرورى أن أبقى أنا على السفينة (برنيس) إلى نهاية الرحلة ، حتى لا نترك السفينة معا فنكون نحن الخاسرين . . فحتى لو عاقب المسئولون في الشركة «عباس» بخصم أى عدد من الأيام من مرتبه فلن يخسر هو سوى قيمة هذه الأيام، أما نحن فسوف نخسر الرحلة كلها - كعمل صحفي بدأناه - لو نزلنا معا من السفينة . . ورفض «عبد المنعم» أن يترك السفينة بدوني وفضل أن يبقى معى، لكنه بدأ متحفزا لـ «عباس» ينتظر منه خطأ آخر حتى ينفجر فيه ويخلص القديم والجديد معا . . وفطن «عباس» إلى ذلك فتحاشى «عبد المنعم» بقية الرحلة . . حتى حدث ذات مساء أن كنت أجلس أنا والقبطان «داود» فى أعلى السفينة، وعلى مرمى البصر منا كانت مجموعة من الضباط - من بينها «عبد المنعم» والطبيب - يجلسون عند مقدمة السفينة بعد انتهاء الصيد، يدردشون ويسمرون ويضحكون . . وجاء «عباس» إلى جوارنا وشاهد هذا المنظر، وكالمعتاد ضايقه أن يجلس الضباط معا، فنادى على باشريس البحارة «ابراهيم شحاته» وأمره بصوت عال - لكى نسمعه أنا والقبطان - بأن : «يروح يقوم (الناس) اللى قاعدين هناك دول . . ويسحب الكرسى من تحت الافندى اللى قاعد عليه ده، ويقول لهم عباس بيقول لكم دى مش قهوة بلدى»! ! . . ووجدت نفسى دون أن اشعر اشخط فى «ابراهيم شحاته» : «استنى يا ابراهيم، ما تروحش» . . ثم أوجه كلامى للقبطان «داود» : «اذا كان ولابد من الغلاسة وتهزيء الناس بالشكل ده، يبقى تستنوا لما

أنادى على عبد المنعم ييجى هنا، وبعدين عندكم ضباطكم غلسوا عليهم زى ما انتم عايزين . . علشان ابراهيم شحاته لو راح وقال لهم كده وعبد المنعم قاعد وياهم فعبد المنعم حايشتمه وحايشتم اللى باعته»!! . .
وتراجع «عباس» بسرعة متعللا بأنه يريد أن تقوم الشلة لأنهم يحدثون ضجة بضحكهم وهناك ناس على السفينة نايمين!! . . ولم تكن هناك ضجة ما الا اذا اعتبرنا الضحك العادى ضجة توقظ النائمين، ونسى «عباس» ضحكته المجلجلة التى تشبه المدفع الرشاش التى يطلقها فى أى وقت فتوقظ النائمين فى السفن المجاورة وليس فى سفينتنا فقط، ونسى سرينة الانذار المرعبة التى يطلقها فى الخامسة صباح كل يوم ليوقظ أفراد وردية الصيد وعددهم ثمانية فقط، فتقلق السفينة كلها وتوقظها من عز النوم . . ولكن هذا هو منطق عباس!!

أول سرقة

تحدث معى منذ بداية الرحلة، ويبدو أن نومى كان ثقيلا فى الليلة الماضية، لاننى استيقظت فى الصباح لاجد أن جردل الماء الذى اخفيه بين الحقائب بجوار سريرى: موجود صحيح، لكنه ليس فيه نقطة ماء واحدة!! . . شخص ما - الله لا يسامحه - سطا على قمرتى وأنا نائم واقتبس الماء الذى فى الجردل وترك الجردل خاويا بدون ماء!!

وأبلغت القبطان، وأبلغت كبير الضباط، وأبلغت كل السلطات المسئولة وغير المسئولة على السفينة، ولكنهم جميعا افتكرونى باهزر . . فاعتصمت فى قمرتى طول النهار لم اخرج منها، حتى هرب لى

«حمدى حافظ» الضابط الادارى فى المساء زجاجة ماء مليئة حتى نصفها فقط، فتشطفت، ثم خرجت للعشاء!!

أشك فى «عبد الوهاب فرغلى» أخصائى التبريد أو «محسن النوبى» أخصائى الملاحة، فهما المتخصصان فى سرقة المياه من القمرات.. منهم لله سوا!!

المهم: بعد العشاء وجدت الباشمهندس «حنا يعلم الله» ثائرا وغاضبا ومتنرفز وزعلان جدا وماشى فى السفينة يكلم نفسه: «اسراف، تبذير، سفه، فلوس بتضيع فى الارض وبتترمى فى البحر»!!.. وأصل الحكاية أن الباشمهندس «يعلم الله» لاحظ أن الضباط والمهندسين والبحارة يدخنون كثيرا اثناء الرحلة.. ولم تكن هذه هى المشكلة التى تضايق الباشمهندس فى حد ذاتها، ولكن الذى يضايقه فى الموضوع أن الذين يدخنون يطفئون السيجارة ومازال باقيا منها ربعها، وهكذا تمتلىء طقاطيق السجاير فى السفينة بأعقاب السجاير الطويلة، ثم يأتى السفرجى ليفرغ الطقاطيق فى البحر، ويضايق الباشمهندس أن تلقى هذه (الثروة) من الاعقاب فى البحر فى الوقت الذى يباع فيه الكيلو، من أعقاب السجائر للمعلمين (بتوع السبارس) عند عمود السوارى فى الاسكندرية بـ ٨٠ قرشا للكيلو!!

منذ عدة

أيام جلست أدردش مع القبطان «داود» وجاءت مناسبة الاطفال فقال لى أن لديه ٣ أبناء: «محمد» و«هالة» و«علاء».. ثم تغير الموضوع

وتكلمنا فى موضوعات أخرى . . وفى اليوم التالى فاجأنى القبطان «داود» بمفاجأة مدهشة ، فقد قال لى وهو يبتسم : «تعرف انى نسيت أقول لك امبارح على حاجة؟» قلت له : «ملحوقة» ما احنا لسه مع بعض ، خير؟!» فأجاب فى خجل : «أبدا ، خير ، بس نسيت أقول لك ان عندى بنت رابعة اتولدت قبل ما آجى الرحلة دى بكام يوم بس ، علشان كدة كنت ناسيها»!! . . وضحكت من أعماقى جدا على الرجل الذى انساه الانهماك فى الصيد عدد أولاده ، وقلت له : «على أى حال هى اسمها ايه علشان أكتبه عندى مع أسماء أولادك؟» . . فقال والخجل مازال يتملكه : «فى الحقيقة مش فاكر ، وده اللى مخلينى متضايق أكتر»!! . . وجلس القبطان فكتب برقية لزوجته فى الاسكندرية يقول لها فيها : «هى اسمها ايه؟» وبعد يومين جاءته برقية من زوجته تسأله فيها مندهشة : «هى مين؟» وكان هو فى تلك الأثناء قد تذكر اسم مولودته ، فرد على زوجته ببرقية من كلمة واحدة قائلا : «هناء»!! فردت الزوجة على برقية زوجها ببرقية ظريفة من كلمتين أيضا ، خيل إلى أن الست كانت تخبط كفا على كف وهى ترسلها ، تقول فيها : «اسمها هناء»!!

كان الله فى عون الناس الذين يعملون فى البحر!!

السفينة رأس

بناس التى كانت قد دخلت الاسكندرية قبل بدء رحلتنا نحن بليلة واحدة ، لحقت بنا الآن فى منطقة الصيد لتبدأ رحلتها الرابعة هى الأخرى ، بينما نحن قد تجاوزنا نصف الكمية المقرر أن نصطادها

وأوشكت رحلتنا أن تنتهى قريبا . . أمس الأول اقتربت السفينة (رأس بناس) منا وأنزلت أحد قواربها وفيه كمية من البطاطس يحتاجها مطبخ سفينتنا، وفيه أيضا أفلام السينما التى عند (رأس بناس) لتستبدلها بالأفلام التى لدينا، كنوع من التغيير ... وهكذا شاهد بحارتنا بالامس فيلما جديدا لم يشاهدوه من قبل - على الاقل على السفينة (برنيس)!! - وهو فيلم (الزوجة العذراء) لفاتن حمامة وأحمد مظهر وعماد حمدى . . ولان البحارة لم يكونوا قد رأوه من قبل فانهم شاهدوا الفيلم فى سكون تام . . ثم شاهدوا الليلة أيضا فيلما جديدا آخر - بالنسبة اليهم كذلك - هو فيلم (هدى) للبنى عبد العزيز وعماد حمدى . . الغريب أن الفيلمين كئيبان ومثيران للحزن والكآبة والانقباض، ولست أدرى من هو العبقرى الذى اختار هذه الأفلام الحزينة الكئيبة القاتمة ليتحف بها بحارة سفن الصيد الذى يمتص العمل الشاق ١٦ ساعة من جهدهم طول اليوم ويتركهم فى حالة ارهاق جسمانى وعصبى شديدين لا يحتملان أى زيادة أخرى بهذه الأفلام القاتمة . . ان البحر لا يحتاج الا لافلام مرحة ضاحكة استعراضية راقصة متفائلة، تعيد إلى البحارة مرحهم وابتسامتهم وضحكهم، فهم مش ناقصين وجع قلب ولا بكاء ونواح وانين بعد المجهود الشاق الذى يبذلونه طول اليوم . . ومن الضرورى ايضا أن تستبدل الأفلام على كل سفينة بعد كل رحلة، فلا يشاهد العاملون على السفينة نفس الأفلام عدة مرات فى كل رحلة حتى حفظوها عن ظهر قلب وأصبحوا على استعداد لاداء امتحان فيها!!

من الضـباط و«منعم» وأنا واقفـين ندردش فى صـالون الضـباط بعـد الافطار ، حـين سـأل «عـبد المنعم» فـجـأة صـديقنا البـاحـث «بهـجت» : «بهـجت . . انت بتلبس جزم مقـاس كـام!؟» فـيرد البـاحـث بجـد جـداً : «مقاس ٤١ وشوية» ، فيلقى «عبد المنعم بعقب سيجارته أمام قدم الباحث وهو يقول له بجد جداً هو الآخر : «طيب دوس على دى»!!

وصديقنا الباحث «بهجت بارح حبشى» الذى تحول اسـمه على لسـان الزملاء بعد بداية رحلة السفينة بأيام قليلة إلى «بهجت قارح حبشى» ، ثم نسوا اسمه تماما وأصبحوا لا ينادونه أو يتكلمون عنه الا باسم : (البـاحـث) فقط : «البـاحث راح . . البـاحـث جه . . البـاحـث عـمل كـذا . . البـاحـث سوى كـذا . . تعـالى يا باحث روح يا باحث»!! . . صـديقنا البـاحث هذا واحـد من عـدد من خـريجى كليـة العـلوم بالاسكندرية وزعـتـهم شـركـة مصايد أعالى البحار على سفن الصيد التابعة لها ، ليرافقوها فى رحلاتها للقيام بأبحاث عن مياه وأسماك المحيط الأطلنطى ، عسى أن تستفيد سفن الصيـد مسـتقـبلاً من هـذه الابحـاث . . ولكن الذى حـدث أن صـديقنا (البـاحث) أراد أن يبدو أمامنا فى صورة (عـالم) ، فأطلق ذقنه طويلة كثيفة ونكش شعـره . فـأصـبح شكله شكـل العلمـاء الذين كنا نرى صـورهم فى الكتب العلمية بتاعة ابتدائى ، ودائما فى جيبه مشط صغير يخرجه بين حين وآخر ليمشط به ذقنه الطويلة التى كان واضحا انه سعيد وفرحان بها جـدا . . ثـم ، استطرادا فى أخـذ (بوظات) العلـمـاء ، وعلى اعـتـبـار أن

التصرفات الشاذة الغريبة هى طابع العلماء - العباقرة بالذات - فقد كان صديقنا (الباحث) يخرج علينا كل يوم بوجه جديد: فهو يوما مبتسم، ويوما مكشر.. يوما يعاملنا باحتقار واشمئزاز شديدين جدا ويتعالى على أهل السفينة كلهم، ويوما بسيطا رقيقا هادئا متواضعا تواضع العظماء، ويوما عصبيا شديد العصبية ويتكلم كلاما غريبا غير مفهوم.. حتى بدأ يهتز عصبيا فعلا فى أواخر الرحلة ويعتقد أن هناك مؤامرة تدبر لاغتياله، أو على الأقل لخطفه.. ذات ليلة كنت اسهر وحدى اكتب فى صالون الضباط، وفى الرابعة صباحا انتهيت من الكتابة فنزلت متجها إلى قمرتى التى تفصل بينها وبين قمرة الباحث قمرة واحدة.. وفى طريقى وجدت الباحث يطل برأسه من باب قمرته عاريا الا من بنطلون بيجامته وهو مذعور ذعرا شديدا وقد بدأ عليه الرعب واضحا حقيقيا، وما أن وجدنى أمامه حتى استنجد بى صائحا بلهفة وجزع شديدين: «الحقنى يا أستاذ حسين» فذعرت أنا الآخر وظننت أن شيئا رهيبا قطعا قد حدث له، فقلت له: «مالك يا باحث واقف كده ليه؟ فيه حاجة حصلت؟».. وعرفت من كلامه وسط أنفاسه اللاهثة المذعورة وعينيه الزائغتين المرعوبتين أن: «اثنين من جواسيس حلف الاطلنطي قد تسللا إلى السفينة بقصد خطفه للاستفادة من معلوماته عن السمك وعن درجة حرارة المياه فى المحيط، والاستيلاء على جردل المعلومات اللى معاه.. وأن واحدا من الجاسوسين اللذين اقتحما قمرته كان يمسك فى يده خنجرا، والثانى كان يمسك فى يده رغيف فينو كبير»!!

ومنذ أيام، حين اقتربت منا فى عرض المحيط السفينة (رأس بناس) زميلة سفينتنا (برنيس) وتتبع نفس الشركة، تقدم الباحث إلى القبطان «داود» يطلب منه - حرصا على مستقبل البحث العلمى فى مصر - أن يسمح له بالبقاء فى المحيط الاطلنطى سنة كاملة على الاقل يواصل فيها ابحاثه متنقلا بين سفن الصيد الثلاث: السفينة التى يكون عليها إذا أتمت صيدها وأوشكت على العودة إلى الاسكندرية تتركه للسفينة الأخرى التى تكون قادمة إلى المحيط لتبدأ رحلتها.. وفى حالة ما إذا لم تكن هناك سفن مصرية موجودة فعلا فى المحيط إلى جوارنا حين ننتهى من صيدنا فاننا نربطه بطوق نجاة ومعه أكل يكفيه مدة كافية وننزله بطوق النجاة لينتظر - طافيا فوق سطح الماء - حتى تصل سفينة أخرى بعد عدة أيام وأسابيع، على أن نضع على رأسه علما صغيرا لكى تعرف السفن الأجنبية جنسيته وعلشان ما حدش ياخده!!.. ولم يمانع القبطان «داود» فى ذلك، ولكنه اشترط عليه أولا وقبل كل شىء ألا ينزل من (برنيس) إلى (رأس بناس) الا إذا حلق ذقنه الكبيرة الكثيفة.. ووافق (الباحث) وأوشك فعلا أن يحلق ذقنه الهائلة الفاخرة لو لا أن حدث خلاف فى وجهات النظر بينه وبين القبطان فى آخر لحظة، فقد اشترط الباحث أن يأخذ معه جردل المعلومات الذى يحصل بواسطته على العينات من ماء المحيط.. ولكن القبطان رفض ذلك لان الجردل عهدة لكن الباحث نفسه ليس عهدة!!.. واعتصم الباحث بالجردل وأصر عليه ورفض النزول من غيره!!

ولم ينزل (الباحث)، وبقى هو والجردل على سفينتنا!!

كان حظنا

اليوم فى الصيد موفقا، خصوصا فى الشبكة الأخيرة التى بلغت حصيلتها نحو ١٤ طنا، فأنهت بذلك الـ ١٠٠ طن الثالثة محطمة نحسها. . فقد كان المفروض أن تنتهى الـ ١٠٠ طن الثالثة فى ٤ أو ٥ أيام على الاكثر، ولكن الحظ عصلج معنا فطالت المدة إلى ٨ أيام فى عمل مستمر ١٦ ساعة كل يوم من الفجر حتى الثامنة مساء. .

وبعث انتهاء الـ ١٠٠ طن الثالثة جوا من السعادة والتفاؤل والمرح على السفينة التى مرت بعدة أزمات وظروف صعبة بالامس، لدرجة اننى كنت نائما وقت خروج الشبكة الأخيرة، فأصر القبطان «داود» على ايقاظى لارى بنفسى الشبكة المليئة المكدسة. .

ونزلت مع القبطان إلى عنبر فرز الاسماك لكى نشهد معا حصيلة الشبكة الضخمة. . وكان ضمن الحصيلة (قرشا) أزرق ضخما رهيبا بشع الشكل يبلغ طوله نحو مترين، يسمونه (القرش الازرق أبو قرن). . رأيته مجمدا فى الثلاجة فخفت منه، فكيف لو كنت أسبح فى البحر وفوجئت به الى جوارى مثلا!!. . وخرج مع الشبكة أيضا أخطبوط صغير نسبيا، ضخم بالنسبة لنا - أو لى أنا على الاقل، الذى لم اشهد اخطبوطا حقيقيا من قبل اللهم الا فى أفلام طرزان - شكله مخيف ومرعب وله أذرع عديدة بكل واحد منها عدد كبير من شفاطات الهواء هى التى يمسك بها أو يقبض بها على السمك الكثير الذى يستحوذ عليه فى أذرعته ثم يناوله إلى فمه الذى يقع فى وسط بطنه. . وقد امسك البحار «ماركوبولو»

الذى ضربة واحدة منه ممكن أن تقسم شخصا قوياً إلى نصفين وتقتله على الفور!!

وبالمناسبة، فحين يحدث وتخرج الشبكة بكمية أكبر من المعتاد من الأسماك، فإن على جميع من فى السفينة أن ينزلوا إلى عنبر فرز الاسماك ليشتركوا فى فرزها وتعبئتها وتغليفها، لا يستثنى من ذلك أحد حتى الضباط والمهندسون والطبيب.. وكان طبيبنا السمين القصير الظريف الدكتور «رفيق» عند بداية الرحلة ممتنعا عن ذلك على اعتبار أن كرامة المهنة كطبيب تمنعه من أن يشتغل (فراز سمك)!! لكننى بسطت له الامر وهونته عليه، واشتركت مع القبطان فى اقناعه بأن المسألة تسلية وتعاون أكثر منها أى شىء آخر، وأنه اذا كان الضباط والمهندسون يساعدون فى ذلك فان الطبيب قطعا ليس أفضل منهم.. حتى اقتنع أخيرا، فنزل اليوم إلى عنبر فراز الاسماك لاول مرة منذ بداية الرحلة وساعد فى تجهيز الصناديق الكرتون التى يعبأ فيها السمك.. ووجد «رفيق» أن العملية سهلة وظريفة ومسلية ومافيهاش حاجة عيب ولا حاجة فانبسط وانفرجت أساريره وبدت على وجهه المرح السمين سعادة طفولية كبيرة..

طيب «رفيق» ده..

وكعادة الفقى

لما يسعد فتيجى له سهرتين فى ليلة، أو الحظ لما يضرب فيضرب مرة واحدة.. رست السفينة الليلة وتوقفت فى منطقة مليئة بسمك (اللوقار)

كبير الحجم الذى يكون قريبا جدا من سطح الماء أثناء الليل، فيسهل صيده باليد بالسنارة الصلب المربوطة أو المشبوكة فى حبل قوى مجدول من خيوط النايلون . . وعلى جوانب السفينة وعند مؤخرتها سهرت شلة الضباط والمهندسين (السهيرة) يتسلون بصيد (اللوفار): المصور «عبد المنعم طاهر»، الطبيب «رفيق» ، الباحث، الاخصائى «عبد المعبود» ، الضابط الادارى «حمدى حافظ» ، «محمود الحاج أحمد» وعم «عبده» الطباخون، الضابطان الصغيران تحت التمرين «جلال منير» و«محمود سامى»، البحارة «ماركو بولو» و«محمد الوكيل» و «على الراشدى» و «ابراهيم خليل» و«مصطفى السيد السيد» . . وكالعادة - الغريبة - عند صيد (اللوفار) ، تفوق زميلى المصور «عبد المنعم» على الجميع، فاصطاد وحده نحو ٤٠ سمكة . . واصطاد الطبيب «رفيق» ٣٢ سمكة . . وبلغ رصيد (اللوفار) فى سهرة الليلة نحو ٣٠٠ سمكة تزن الواحدة خمسة كيلو جرامات على الاقل وتصل إلى ٢٠ كيلو جراما . . وبلغ وزن الكمية كلها اكثر من طن ونصف الطن . . وكان «رفيق» سعيدا جدا ومرحا كالاطفال وهو يصطاد، وكلما اصطاد سمكة صاح بأعلى صوته منغما الكلمات ويمطها بطريقة الباعة المتجولين: «صلى ع النبى» !!

وقد رفضت دائما ان اشترك فى عملية صيد السمك (اللوفار) الذى يخرج من الماء حيا وهو يتلوى ألما وينزف دما نتيجة اشتباك وتمزيق السنارة الصلب لحلقه . . فقد صعب على جدا منظر السمك الكبير الذى يكاد يبلغ طوله طولى وهو مسجى على أرضية السفينة يتنفس ويشهق بقوة

وصعوبة وبصوت مسموع بعد ان يخرج من الماء . . شبه لى انسانا مصابا فى حادث وملقى على الرصيف والناس تتفرج عليه وتتسلى بمشاهدته ودمه ينزف حتى يموت . . أو انسانا يغرق فى الماء، الا أن السمك الذى امامى كان يغرق . . فى الهواء!!

صل العاشر



فوازير أسبانية
ولعبة البخت فى وسط الأطلنطى

شيء غريب

جـدا ذلك الذي يحـدث على هـذه السـفينة : ليـس من الطبيـعي ولا المعقول أن تكون السفينة نفسها أصلا سفينة ثلاجة أو ثلاجة عائمة، وبالإضافة إلى ذلك ففيها ٤ ثلاجات أخرى كبيرة : واحدة في صالون الضباط ، وأخرى في (ميس) البحارة، وثالثة في قمرة القبطان، ورابعة في قمـرة كبير المهندسين، ثم تطلب ماء للشرب - حتى أثناء تناول الطعام - فيقال لك : «مفيش والله . . لا مية ساقعة ولا مية سخنه» !! ليـه، مش فـاهم: هو احنا في صحـراء؟ . . السـفـينة خـرجت من الاسكندرية وفي خزاناتها ١٠٠ طن مياه عذبة للشرب، وأرخص شيء في العـالم هو الماء، فطن الماء في الاسكندرية يباع للسـفن بـ ١٢ قـرشا فقط، وفي اسبانيا يباع بـ ٣٠ قرشا . . يعني الـ ١٠٠ طن التي في السفينة لا تساوي أكثر من ١٢ جنيها . . فما الداعي اذن لان تخرج السفينة في رحلتها ومعها ١٠٠ طن ماء عذب، لتغيب شهرين في المحيط الاطلنطي ويتعمد المسئولون في السفينة التقتير الشديد في توزيع الماء على الضباط والبحارة كأنه عملة صعبة وأكثر، مما يهدد صحة الناس الذين يعملون في السفينة وينتهي الأمر بأن تعود السفينة إلى الاسكندرية بعد غيبة شهرين كاملين وفي خزاناتها: ٩٠ طن ماء متبقية!! . . يعني أن الـ ٨٥ فردا الذين على السـفـينة اسـتهلكوا ١٠ أطنان فـقط في شـهـرين، أو ٥ أطنان في الشهر!! وإذا كان الطن فيه ٢٠ صفيحة ماء فذلك معناه أننا نستهلك ١٠٠ صفيحة ماء في الشهر، يعني أن الـ ٨٥ فردا كانوا يستهلكون في اليوم

الواحد من الماء بين شرب وتشطيف واستحمام وغسيل ملابس، وفى المطبخ أيضا لعملية الطبخ ولغسيل الاوانى، نحو ٣ صفائح ماء وثلث يوميا.. فقط لا غير!!

حرام والله العظيم.. هذا افتراء وليس ظلما فقط!!

جاء القبطان

«داود» يزورنى فى قمرتى فوجدنى جالسا اكتب مذكراتى عن الرحلة.. فانتهزت الفرصة وحادثته فى موضوع الماء على السفينة وشكوت له - بلسان البحارة كلهم - فوعد بتلافى ذلك فوراً، ونادى على السفرجية «عم حسين» و «محمدى» وأمرهما بأن توضع زجاجات ماء للشرب فى ثلاجة القبطان شخصيا، وتقدم هذه الزجاجات المثلجة اثناء الطعام!!

وفرحت، فقد ظننت اننى استطعت - بنفوذى!! - أن أحل المشكلة الكبرى التى تشكو منها السفينة كلها... ولكنها فرحة ما تمت، فان ذلك لم يحدث غير مرة واحدة فقط تنفيذاً لأمر القبطان، وبعدها رجع كل شىء إلى ما كان عليه..!

طبيب السفينة

السمين القصير الظريف «رفيق» دخل العيادة أمس فوجد الزميل المصور «عبد المنعم طاهر» يجلس وحده فيها وقد وضع سماعة الطبيب على أذنيه، وأمامه جهاز الـ (تو نجر) الذى نأخذه معنا فى رحلاتنا

الصحفية إلى الخارج لكى نشحن به بطاريات (فلاش) التصوير، وراح «منعم» يتكلم فى بوق سماعة الطبيب بصوت هامس، ويضحك أحياناً ويستمع أحيانا ويتكلم مرة أخرى!! . . فوقف «رفيق» يتفرج عليه بدهشة شديدة جدا وهو مش فاهم «عبد المنعم» بيعمل ايه!! . . وأخيرا لم يتمالك نفسه فسأله بذهول: «أنت بتعمل ايه يا منعم» ؟ فأشار له «عبد المنعم» بيده يطلب منه أن يصمت وهو مازال مستمراً فى همسه . . فازدادت دهشة «رفيق» واقترب بأذنه أكثر من السماعة وراح ينصت باهتمام إلى «عبد المنعم» وهو يتكلم محاولا أن يستكشف ماذا يفعل، ثم لم يطق صبرا فسأله مرة أخرى: «بتعمل ايه والنبى يا منعم؟» فقال «عبد المنعم» فى بوق السماعة: «لحظة واحدة»، ثم وضع يده على بوق السماعة كأنه يريد الا يسمع الذى على الطرف الآخر ما يقوله، والتفت الى «رفيق» وقال له فى صبر نافد: «ده التليفون اللاسلكى اللى بيبقى معانا احنا الصحفيين لما نكون مسافرين بره علشان نتصل بمصر . . وفيه واحدة من مصر بتتكلم، الظاهر غلطانة فى النمرة أو بتعاكس، استريحت بأه يا سيدى، اسكت بأه خلينى اعرف اتكلم مع البنت»!!.
وعاد «عبد المنعم» يتكلم فى سماعة الطبيب بصوته الهامس و«رفيق» مستمتع جدا بالحديث (اللذيذ) الذى يدور امامه والسعادة تملأ وجهه الطفولى الضخم، ثم قال فجأة وهو يمد يده لـ «عبد المنعم»، «منعم، خلينى أكلمها شوية والنبى . . شوية صغيرة بس»!! فزغر له «منعم» بعينيه ونهره باشارة من يده، فأثارت هذه (الانانية) غضب «رفيق» فصرخ فى «عبد المنعم» بصوت عال - علشان البنت تسمعه!! - : «طيب ما دام

البنت الـ . . . دى غلطانة فى النمرة، اقفل السكة بأه وهات السماعة خلينا نشوف شغلنا» !!

كانت حكاية

الحريق الكبير الذى حدث على السفينة منذ عدة ليال تمثل بالنسبة لى أنا شخصيا، اكثر من أى واحد آخر من أهل السفينة، جرس انذار بالخطر كان عطلانا لسبب ما، فلما زال سبب العطل انطلق الجرس يعوى بلا انقطاع أو توقف، دليلا على أن الخطر كان موجودا طول الوقت ولكن عدم سماع صوت جرس الانذار كان هو السبب فى عدم تنبيهنا إلى الخطر . .

وفى الحقيقة أن توقع الخطر كان فى ذهنى دائما منذ أول ثانية لبداية الرحلة، ومنذ الكارثة التى كادت أن تهبط علينا ونحن نبدأ رحلتنا مغادرين ميناء الاسكندرية، حين أفلت زمام سفينتنا (برنيس) بسبب خطأ هندسى أدى إلى عطل مفاجىء فى الماكينات، فأوشكنا أن نصطدم بسفينة أجنبية راسية فى الميناء لولا ستر ربنا . . ثم جاءت تجربة أو مناورة الغرق التى أجريناها على السفينة فى اليوم الثانى للرحلة ونحن فى عرض البحر الابيض المتوسط قبل أن نصل جزيرة (مالطة) . . وخرجت من هذه المناورة بأنه لو حدث - لا قدر الله - وتعرضت السفينة لاى أزمة هددتها بالغرق فانه لن ينقذنا منها ولا حتى دعاء الوالدين، الذى لن يفيد قطعا مع قوارب الانقاذ عتيقة الطراز التى مطلوب منها أن تسير بالمجاديف فى البحر الابيض المتوسط وفى المحيط الاطلنطى فى الثلث الاخير من القرن

العشرين، والتى لا تزيد كثيرا على قوارب الفسحة فى القناطر الخيرية أو عند كوبرى قصر النيل، والتى - أصلا - رفضت بإصرار حتى أن تتحرك من مكانها فى أعلى السفينة حين حاولنا انزالها الى البحر، وصمدت أمام جهود ٢٠ بحارا اشداء حاولوا التغلب على مقاومتها العنيدة وانزالها الى البحر بواسطة الونش الذى يعمل - أيضا - باليد. . وحتى لو طاوعتهم القوارب ونزلت الى البحر، فان القار بين اليتيمين الموجودين على السفينة يتسعان، بالكاد، لربع طاقم السفينة فقط البالغ عددهم ٨٥ فردا. . كما انه يخيل إلى - وإلى أى بنى آدم عاقل غير مكابر - أن العاصفة التى تستطيع أن تغرق سفينة طويلة عريضة حديثة مثل (برنيس) طولها ٧٦ مترا، لن تتعب كثيرا فى أغراق مليون قارب بمجاديف فى خضم المحيط الاطلنطى الرهيب أو البحر المتوسط الغادر الذى لا شك يمتلىء قاعه بعشرات من أمثال سفينتنا (برنيس) وأكبر منها وأتخن منها!!.

هذا عن

قوارب النجاة العتيقة ذات المجاديف، والتى تعتبر الأصل والأساس فى محاولة النجاة من السفينة اذا واجهها خطر الغرق. . وذلك لا يمنع من أن على السفينة أيضا، قوارب نجاة اخرى (مقفولة) من أحدث طراز فعلا، أحدث طراز حقيقة. . ولكن وجود هذه القوارب الحديثة جدا فى حد ذاته نكتة كبيرة مضحكة جدا، تموت من الضحك. . يمكن ليست النكتة نفسها التى تجعلك تموت من الضحك، ولكنه الاثر الذى يظهر

على وجوه ضباط السفينة - الكبار منهم قبل الصغار - حين تسألهم عن كيفية استعمال هذه القوارب - الحديثة - فتجد عيونهم قد زاغت واضطربت ولعبت يمينا ويسارا، وحديثهم قد عراه الارتباك، وهم يحاولون (الدخول فى عبك) واقناعك بأنها: «حاجات ما تتشرحشى كده وهى مقفولة.. لازم تتشرح وهى مفتوحة.. ومش ممكن تتفتح - حتى ولا للتجربة - لأنها لو انفتحت تبقى لازم تتقفل تانى طبعا.. وفى الحقيقة احنا بصراحة كده - ما نعرفش هى بتتقفل ازاى.. وكمان نعتقد انها مش بتتقفل فى مصر لانها بتحتاج إلى نوع معين من الغازات بتتملى بيه قبل ما تتقفل.. لكن المهم أن جواها فيه بسكويت وشيكولاته وعلب بولوبيف، شايف ازاى، علب بولوبيف» !!.. آه، يا لقصور اللغة العربية فى التعبير أحيانا، فقد وددت لو استطيع أن (أكتب) صفارة الدهشة التى انطلقت من فمى ساخرة وأنا استمع إلى هذا الكلام الغريب الذى لا يصدر من ناس لديهم احساس واحد فى الالف بقيمة وشكل وخطورة المسئولية التى تصدوا للقيام بها وتحملها!!.. وهكذا، وضعوا لهم على السفينة فوازير فى علب مقفولة وقالوا لهم عنها أنها: قوارب نجاة حديثة لا يمكن تجربتها الا حين يحدث الغرق فعلا!! ومن يدرى، فلعله فى لحظة الغرق هذه حين يفتحون تلك القوارب (الحديثة) المقفولة فقد يجدون فى داخلها لعبة (عفريت الستات) مثلاً!! أو يمكن يلاقوا فيها ورقة مكتوب عليها (البخت) زى الشيوكولاته!! أو لعلهم يجدون فيها ورقة أخرى مكتوبا فيها: (هيه، عليكم واحد وضحكنا عليكم) !!

الأظرف من هذا وذاك - وما أكثر «هذا» و«ذاك» على السفينة - أن هذه القوارب مكتوب على البراميل المقفلة عليها شرح طريقة استعمال هذه القوارب باللغة : الاسبانية!! ، ولم يحاول أحد أن يترجمها ويعيد كتابتها باللغة العربية حتى يفهمها الناس (العرب) الذين يعملون على السفينة (العربية) ، رغم مضى أكثر من سنتين الآن على وصول سفن الصيد - ومعها هذه القوارب الفزورة - الى مصر!!

آه ، يا أمة ضحكت!!

والمسألة على

أى حال لم تكن مجرد مسألة سوء اختيار لقوارب نجاة ساذجة توضع كيفما إتفق على السفينة من باب سد الخانة ، كأننا رايحين نصطاد من ترعة المحمودية أمام كفر أبو طشت ، ولسنا ذاهبين إلى المحيط الاطلنطى بجلالة قدره ومقامه الضخم الرهيب ، فو الله حتى لو كنا ذاهبين للصيد فى ترعة المحمودية لما أفادت هذه القوارب فى شىء ، فما أكثر ما نسمع الآن عن الصنادل واللنشات والمعديات التى تغرق ويبتلعها النيل - الطيب المسالم الجنون المتواضع - بمن فيها ومن عليها عند أصغر القرى على شاطىء النيل . . ولاصحاب المعديات عذرهم فى أنهم جهلة أو لانهم غير مقدرين لمسئولية الحرص على أرواح الناس ، أو حتى لانهم فقراء وغلابة وهذه هى امكانياتهم ، لكن ما عذر شركة كبيرة كشركة مصايد أعالى البحار ، تتبع مؤسسة كبيرة كمؤسسة الثروة المائية ، تتبع وزارة كبيرة كوزارة التموين!!؟ . . أنا شخصيا لا اعتقد ان هناك عذرا

ممكن أن تبرر به الشركة أو المؤسسة أو الوزارة مجازفتهم بأرواح أكثر من ٢٥٠ فردا هم عدد أطقم السفن الثلاث التى تجرى وتروح وتجىء فى المحيط الاطلنطى والبحر الابيض المتوسط وهم لا يدرون أن مصيرهم ومصير عائلاتهم معلق باشارة صغيرة واحدة من اصبع القدر الذى قد يدفع بهم فى أحضان عاصفة صغيرة تتسبب فى كارثة رهيبة!!

فكما قلت: المسألة ليست مجرد مسألة اهمال أو سوء اختيار قوارب النجاة فقط، وانما كان واضحا طوال المدة التى قضيناها فى هذه الرحلة على السفينة (برنيس)، وفى رحلتين تاليتين لها، منهما واحدة على سفينة شقيقة لـ (برنيس) وتماثلها تماما فى كل شيء، هى السفينة (الغردقة).. كان واضحا على مدى الرحلة وبطول المعاشرة والالتصاق أكثر بالسفينة وبالناس العاملين عليها، وبمعرفة العيوب فى لحظة اكتشافها، أن المسألة ماشية بالبركة وبالاتكال وبطريقة أى حاجة أو أى كلام، ويوم تحدث كارثة لا قدر الله فسيتبارى المسئولون - فى الشركة وفى المؤسسة وفى الوزارة - فى الدفاع عن أنفسهم وإلقاء الاتهامات بعيدا عنهم، ومن يدرى، فقد يتضح فى النهاية أننا - نحن الصحفيين اللذين كنا على السفينة - كنا سبب الكارثة!!

قد يكون كلامى قاسيا بعض الشيء، ولكننى رغم الاصدقاء الذين كسبتهم وأعتز بصداقتهم بعد ٣ رحلات على سفن الشركة، مثل جميع ضباط وبحارة السفينتين (برنيس) و(الغردقة)، ومثل اللواء البحرى «عماد الدين مذكور» رئيس مجلس ادارته ، والمهندس «عبد الحميد

حسين» مدير التفتيش الفنى بها، والقبطانين «عبد السلام داود» و«كمال صقر» اللذين سافرت معهما رحلاتى الثلاث، الا أننى أضع أمام عينى دائما واجبى الصحفى والامانة التى تقتضى على أن أنبه بشكل علنى - لان التنبيه فى السر لا يأتى بنتيجة غالبا، واسأل مجرب - إلى الاخطاء التى شهدتها بنفسى على سفن الصيد، والتى أقل ما فيها أنها تهدد أرواح أكثر من ٢٥٠ بحارا ومهندسا وضابطا وقبطانا. . ليست خسارة كبيرة أن تغرق السفن الثلاث نفسها كلها حتى، رغم قيمتها التى تبلغ نحو ٣ ملايين جنيه، ولكن الخسارة الرهيبة الحقيقية فعلا هى الكارثة الممكن أن تحدث بخسارة أرواح أكثر من ٢٥٠ شابا من خيرة شبابنا العاملين فى البحر، ومدى المصيبة القومية الممكن أن تحل بعائلاتهم - وبالدولة كلها - من جراء خسارتهم كشبان أولاً، وكخبرة بحرية كبيرة ثانياً. . وكل ذلك الخطر ممكن تلافيه بشىء من الجدية أكثر والحسم والاصرار على معالجة الاخطاء الموجودة الآن، وبسرعة جداً، قبل أن تحدث كارثة نتيجة استمرار وجودها!!

اللهم انى قد أبلغت، اللهم فاشهد!!

وصحيح ان

هناك أخطاء صغيرة يمكن التجاوز عنها، وان كان أبسط ما يقال فيها أنها: عيب فى حقنا. . وعيب أن تحدث على سفينة حديثة جداً لم تنزل إلى البحر الا منذ نحو سنتين فقط. . وعيب أصلا أن توجد هذه الاخطاء فى شركة كبيرة جديدة عمرها كله أقل من ٣ سنوات، المفروض أن يكون

العمل فيها خلاصة تجارب السنوات الطويلة الماضية فى عمل شركات القطاع العام . . فمثلا :

* العلم المصرى المرفوع على سارية السفينة لكى يدل على جنسيتها : كان قديما وممزقا ومهلهلا بشكل لا يليق على الاطلاق بسمعة سفينة محترمة فى شركة كبيرة ، ولا يليق بسمعة مصر . . والعلم كله لا يساوى أكثر من ريال ، وبالكثير خالص ٥٠ قرشا . . يعنى حاجة ما تستاهلشى . . !

* صفارة السفينة المفروض أن تطلقها للتحية اثناء خروجها ودخولها من وإلى الموانىء تحية للميناء وللسفن التى تمر بها ، كانت عطلانة طول الوقت ، وكانت السفن تحيينا فلا نستطيع الرد على تحيتها ! ! . . وسمعت سببا غريبا عن تعطلها ، هو أنه من غير الممكن اصلاح هذه الصفارة فى مصر ! ! يعنى صنعنا صواريخ الظافر والقاهر وعجزنا عن اصلاح : صفارة ! !

* راديو السفينة الذى له توصيلات أو سماعات فى كل مكان فى السفينة ليتابع الناس العاملون على السفينة أخبار مصر وأحوال مصر ويستمعون إلى صوت مصر فى مكانهم هذا البعيد عن مصر بثلاثة آلاف ميل فى البحر ، كانت تمر أيام لا نكاد نسمعه فيها ، ليس لعيب فى جهاز الراديو نفسه لا سمح الله ، ولكن لانه كان يفتح فى أوقات قليلة جدا وبسيطة جدا وبلا مواعيد . . ومر علينا يوم ٥ يونيو ونحن فى وسط المحيط الاطلنطى فى لهفة وترقب وأنفاسنا محتبسة لمعرفة ماذا تم فى مصر

فى هذا اليوم فى ذكرى العدوان الغادر، ولكن الراديو لم يفتح حتى فى نشرات الأخبار، ولم يجرؤ واحد من ضباط ومهندسى السفينة أن يطلب من كبير الضباط فتحه لان «عباس» كانت وجهة نظره أن صوت الراديو يشغل البحارة عن أعمالهم ويعطلهم، كأنهم يكتبون شعراً أو يؤلفون قصصا مثلا! فى الوقت الذى كنا نفاجأ فيه بالراديو مفتوحا على آخره يذيع أغانى سنية حنفى وتفيده عوضين وحديثا للدكتور عبد الحفيظ عبد الشكور المحلاوى فى الفرق بين الرى الدائم ورى الحياض وأثرهما فى تربية الاطفال الذين لم يولدوا بعد!!

* جهاز العرض السينمائى الموجود بالسفينة، خرجت به السفينة فى رحلتها الطويلة المقدر لها أن تستمر ٣ شهور وليس به غير لمبة عرض (فوتوسيل) واحدة.. وهذه اللمبة لو احترقت - وهذا شىء يمكن أن يحدث بسهولة جدا فى أى لحظة - فستتوقف السينما وهى وسيلة التسلية والترفيه الوحيدة الموجودة على السفينة، عن العمل تماما.. والمفروض أن يكون مع كل جهاز عرض على كل سفينة دستة لمبات على الاقل من هذا النوع كرصيد احتياطى..

* شىء آخر يتعلق بالسينما على السفينة أيضا.. وهى ان الافلام الموجودة بها لا تتغير على الاطلاق، فعددها ٤ أفلام فقط عرضت هى فى كل رحلة من رحلات السفينة الاربع منذ بدأت عملها حتى رحلتنا معها، حتى ذاكر الضباط والبحارة هذه الافلام وحفظوها، ولو امتحنوا فيها لكانت نسبة النجاح ١٠٠٪ وبالدرجات النهائية.. ولكنهم ما زالوا

يشاهدون نفس الافلام فى كل رحلة من باب (مرغم أخاك لا بطل) ، حايروحوا فين وحا يعملوا ايه غير كده؟ وهم لقوا قدامهم حاجة غير كدة وما عملوش!؟ والمفروض أن تتغير الافلام السينمائية الموجودة على كل سفينة فى كل رحلة، حتى ولو بالايجار من شركات الانتاج السينمائى، القطاع العام أو القطاع الخاص، ولو بالاستعارة من الجهات التى لديها أفلام خاصة كهيئة الاستعلامات ووزارة السياحة والثقافة الجماهيرية بوزارة الثقافة أو التليفزيون العربى وغيرها من الجهات والهيئات، فان تغير هذه الافلام وتعددها وتنوعها له فى تقديرى واعتبارى غرض آخر بالاضافة إلى الترفيه عن الضباط والبحارة على السفن، سأوضحه فى النقطة التالية :

* فحين ترسو سفينة من سفن الصيد المصرية على أحد الموانىء الأجنبية سواء فى أسبانيا أو فى دول غرب افريقيا - كما حدث كثيرا ويحدث الآن وسيظل يحدث دائماً - فان العرب من كل الدول العربية والمصريين المقيمين فى هذه الدول يتسابقون الى استقبال السفن المصرية وبحارتها وضباطها والترحيب بهم ودعوتهم إلى بيوتهم وإلى الاندية العربية فى هذه الموانىء - كما رأيت بنفسى فى ميناء (لاس بالماس) بجزر الكناريا - ويكون هؤلاء العرب فى شوق شديد جدا إلى قراءة أى كلمة عربية مطبوعة فى صحيفة أو مجلة أو كتاب. وإلى سماع أية أغنية عربية مسجلة على اسطوانة أو شريط تسجيل ومشاهدة أى فيلم عربى ايا كان شكله ونوعه وتاريخه وأبطاله . .

وبعض سفن الصيد توافق على عرض الأفلام التى معها فى الاندية العربية هناك، وبعضها ترفض، مع أن فى عرض هذه الأفلام على العرب المقيمين هناك واصدقائهم من الاسبان أو الافريقيين دعاية كبيرة لبلادنا ولمناطقنا السياحية والاثرية . . دعاية من كل نوع، مباشرة وغير مباشرة، لو استطعنا الاستفادة منها بأن: أولا - تدعم سفن الصيد المصرية وتزود بعدد كبير من الافلام المصرية الحديثة المختلفة المتجددة والمتغيرة والمتنوعة باستمرار . .

ثانيا - أن يكون لدى قباطنة هذه السفن تعليمات صريحة وواضحة بالموافقة، بل بمحاولة عرض هذه الافلام فى الاندية العربية - أو حتى فى أى مكان يطلب عرضها - ويعتبر قباطنة السفن هذه المهمة واجبا دعائيا قوميا لا يتكاسلون عن تنفيذه كما يحدث أحيانا دون مناسبة ودون سبب واضح . . وهذا الكلام أضعه أمام أنظار المسئولين فى وزارة السياحة وهيئة الاستعلامات ومؤسسة السينما المصرية ومنتجى القطاع الخاص و«سعد الدين وهبة» وكيل وزارة الثقافة، وهيئة التليفزيون العربى وكل الجهات والهيئات المعنية . .

* نقطة أخيرة أحب أن أذكرها فيما يتعلق بالسينما على سفن الصيد، وهى أن يختار المسئولون - سواء فى شركة مصايد أعالى البحار أو فى الجهات التى ستزود هذه السفن بالافلام فيما بعد - أن يختاروا بعناية الأفلام التى تعرض فى هذه السفن، أن تكون أفلاما مرحة كوميدية أو غنائية واستعراضية، فكفى العاملين على السفن ما هم فيه من تعب

وإرهاق ومجهود مضن ووجع قلب طول النهار، فلا تختتم سهرتهم بعد ذلك بأفلام كلها حزنٌ وانقباض ومثيرة للأعصاب بما فيها من مأس وكوارث ومصايب، كالأفلام التى شهدتها على سفينتنا (برنيس) ، مثل فيلم «هدى » للبنى عبد العزيز، وفيلم (الزوجة العذراء) لفاتن حمامة، فالبحارة يريدون بعد يوم عمل شاق متعب يهد الحيل أن يشاهدوا فيلما كوميديا مرحا ظريفا غنائيا يضحكون له وينسون معه متاعب عمل اليوم المنقضى ويستقبلون غدهم الجديد بنفوس منشرحة متفتحة . .

كفانا حديثا

عن المشاكل والعيوب والاخطاء الآن، تلك المشاكل والاخطاء والعيوب التى جعلت البحارة الظرفاء يحرفون اسم الشركة صاحبة سفن الصيد من : (شركة مصايد أعالى البحار) إلى (شركة «مصايب» أعالى البحار)!!

بعد انتهاء الصيد اليوم رست السفينة أمام مدينة (كاب دمرار) فى موريتانيا . . وعند منتصف الليل صعدنا شلة من ضباط السفينة إلى (البريدج)، وهو مكان متسع ظريف فى أعلى السفينة أمام غرفة القيادة مباشرة، حيث قضينا سهرتنا هناك: الضابط الثانى «سامى البرعى» والضابط الثالث «أحمد عرب حبيش» والمصور «عبد المنعم طاهر» واخصائى الملاحة «محسن النوبى» ومهندس الكهرباء الصغير «ناجى نوار» ومهندس التبريد «فهمى عجمى» واخصائى الاسماك «عبد المعبود النديم» ، وأنا . . بعيدا عن عيون «عباس» كبير الضباط تحلو السهرة

ويصبح الضباط والمهندسون الشبان على طبيعتهم ومرحهم وانطلاقهم الذى يتناسب مع اعمارهم التى لا يزيد متوسطها على ٢٦ سنة . . «سامى البرقى» راح يغنى فى وجوهنا بالانجليزية بطريقة ترجمانات السياحة عند الهرم ودار الآثار وأبو الهول و(جبت بكشيش يا خواجة) . . أطلقنا عليه لقب مطرب خادمات الابراهيمية وجليم وما وراء محطة الرمل!! ثم وصلة رقص بلدى من الراقصة اللولبية «ناجى نوار» - الذى يعمل فى الصباح مهندسا للكهرباء على السفينة - وهو يرتدى بنطلون وبول أوفر الرقص الشرقى . . ثم شاركه «محسن النوبى» فى رقصة مشتركة لم يترجماها لنا لنعرف من أى جنسية هى ، ولعل السبب فى ذلك انهما هما شخصيا لم يتفقا على جنسيتها!! . . ثم عاد «سامى البرقى» بعد أن فشل فى اقناعنا بأنه مطرب يحاول أن يقنعنا بأنه شاعر ، فقرأ فينا قصيدة «نزار قبانى» : (ماذا أقول له لو جاء يسألنى) بطريقة جعلتنا نكره «نزار قبانى» وكل من قال شعرا تسبب فى أن نصاب بإلقاء «سامى البرقى» الألعن من دوار البحر نفسه . . وتبعه «ناجى نوار» مرة أخرى بالقاء نشيد مراهقى السفينة : (الليلة بايت عندنا ، لازم لازم عندنا)!! . .

واكتملت السهرة حين وصل كبير المهندسين «حنا يعلم الله» والباحث «بهجت قارح حبشى» ومعه جردل المعلومات ، ليفتحا الباب لمناقشة دينية ظريفة جعلت كبير المهندسين ينسحب بعد فترة قليلة ، لأنه راجل متدين ولا يستطيع أن يشترك فى مناقشة مثل هذه الأمور مع : (شوية عيال غجر قلالات الدين كفرة عايزين الحرق زيكم)!!

صل الحادى عشر



حين تسير السفينة على طريق مرصوف ..

وحين يأتى

الليل ومعه ظلامه الدامس الذى ينشره فوق سطح المحيط، وترسو سفينتنا فى وسط الماء بعد أن تضىء فوق صاريها العالى الأضواء التى تعلن لكل السفن التى تمر قريبة منها أن عليها هى أن تبتعد عن (موقفنا). . فإن أية أضواء أخرى نراها متحركة فوق سطح المحيط فذلك يعنى أن هناك سفينة ما تشق طريقها إلى وجهتها غير متوقفة أثناء الليل، إذ ليس هناك ما يمنع أن تظل السفن سائرة خلال الليل، على أن تكون أكثر حرصا وحذرا وانتباها حتى لا تصطدم بسفينة راسية ومتوقفة مثل سفينتنا. . وتسمى وردية ضباط السفينة الذين تكون نوبة عملهم أثناء الليل الـ(دوج ووتش) أو (كلاب المراقبة). . لانهم يكونون أشبه بكلاب الحراسة اليقظة حادة البصر، فهم لا يهمدون لحظة واحدة طول الليل ولا يكفون عن التحديق بشدة فى الظلام خوفا من سفينة تكون (شيش بيش) أو مدغششة تصطدم بهم. . أما وردية الضباط الذين يعملون فى فترة الصباح فتسمى (وردية الموظفين) لأنهم يؤدون عملا روتينيا فى وضح النهار لا يتطلب جهدا كبيرا ولا تنبها شديدا. .

ليلة أمس، كنا نسهر فى غرفة قيادة السفينة مع وردية (كلاب الليل) السهرانة التى يرأسها الضابط الثانى «محمود سامى البرقى»، حين كانت تمر على بعد عدة أميال منا سفينة أخرى لم نر منها وسط الظلام غير أضوائها فقط. . وفجأة علت فى غرفة قيادتنا أصوات إشارات مورس تنادى سفينتنا، فقام «سامى البرقى» يرد عليها. . كانت الإشارات تأتى

من السفينة التى تمر قريبة منا، من أحد أفراد وردية (كلاب المراقبة) الساهرة عليها: طالب بحرى أو (كاديت) أو ضابط تحت التمرين، سويدى الجنسية اسمه «فرانشيسكو» يتدرب على السفينة الدانمركية التى تعبر المحيط عكس اتجاهنا فى طريقها الى انجلترا. . لاحظ «فرانشيسكو» أضواء سفينتنا فأراد أن يسلى نفسه فى وحدته، فاتصل بنا ليسألنا: «من أنتم؟» فرد عليه سامى: احنا سفينة صيد مصرية، فعاد «فرانشيسكو» يسأل: «ورايحين فين؟»، أجاب سامى: «رايحين نصطاد طبعا». . وامتد بينهما الحديث - بواسطة اشارات المورس - نحو نصف ساعة، قال خلالها «فرانشيسكو» لسامى: أن هذه هى الرحلة الأخيرة له كـ (كاديت) أو طالب بحرى أو ضابط تحت التمرين يعود بعدها إلى وطنه السويد ليصبح ضابطا رابعا ويبدأ حياته العملية الحقيقية فى البحرية كضابط فعلا. . وفى نهاية الحديث تمنى «فرانشيسكو» السويدى للسفينة المصرية رحلة صيد موفقة وسعيدة. .

غلابة والله ناس البحر دول، سواء كانوا مصريين أو غير مصريين. . من المؤكد أنهم لا يحيون حياة اجتماعية عادية ولا طبيعية، وليست لديهم صداقات دائمة ولا علاقات ثابتة. . فالشخص الذى يقضى ٨٠٪ من عمره فى البحر بين الماء والسماء قطعا يفقد الاهتمام بأشياء كثيرة ويصبح ملولا عجولا يريد أن يحصل على كل شيء - وهو على البر - بسرعة وقوام. . ولا وقت لديه لتكوين صداقات وطيدة ولا ارتباطات أكيدة. . والعلاقات السريعة التى تنشأ بين ضباط السفن التى تتقارب فى

البحار والمحيطات - ولو على بعد أميال عديدة - انما هى نوع من الائتناس بأى مخلوق مختلف عن الذين يعرفهم البحار ويعاشرهم على سطح سفينته . . حتى ولو كان هذا الأئتناس عن طريق اشارات المورس!!

وبمناسبة كلمة

«كاديت» فان هذه الكلمة تعنى (ضابط بحرى تحت التمرين) . . فالمفروض أن كل طالب يتخرج فى الكليات البحرية التجارية لا يصبح ضابطا بحارا على الفور، وانما لابد له أن يقضى سنتين كاملتين فى البحر فعلا كضابط تحت التمرين، يتقاضى خلالهما مرتبا رمزيا - أو لعله يعتبر (مصروفا)!! - يتراوح بين خمسة وعشرة جنيهات فقط، وتسمى هذه الفترة (سى سيرفس Sea- Service ، يؤدى بعدها امتحانا فى الاعمال البحرية ليحصل على شهادة (سكند ميد) التى تؤهله لان يشغل وظيفة ضابط بحرى رابع، ويرقى الى وظيفة ضابط ثالث وضابط ثان دون امتحان آخر، ولكنه لابد له أن يكون قد قضى ١٨ شهرا كاملة أخرى فى البحر بعد حصوله على شهادة الـ (سكند ميد) قبل ان يسمح له بأداء امتحان آخر للحصول على شهادة (فيرست ميد) التى تؤهله لوظيفة (ضابط أول) أو (كبير ضباط) . . وهذه الوظيفة أيضا من الضرورى أن يقضى فيها ١٨ شهرا ثالثة فى البحر حتى يصبح من حقه أن يمتحن للحصول على شهادة (ماستر) أو (ربان أعالى البحار) التى تسمح له بشغل وظيفة (قبطان)، وهى أقصى درجة فى الشهادات البحرية . .

والضباط تحت التمرين منتشرون على كل السفن المصرية، ولدينا منهم على سفينتنا (برنيس) فى رحلتنا هذه اثنان فقط هما: «محمد جلال منير صلاح الدين» و«محمود سامى محمود السيد» من خريجى آخر دفعة تخرجت فى الكلية البحرية التجارية.. وكلاهما صغير ورشيق وشكلهما تلاميذى وواضح جدا انهم فعلا أصغر اثنين بين ضباط السفينة، فجلال عمره ٢٢ سنة وسامى عمره ٢١ سنة، وهما يعاملان على السفينة معاملة الضباط فى كل شيء الا فى النوم، فهما ينامان فى قمرات البحارة، وأعتقد أن ذلك يحدث على سفينتنا هذه فقط لضيق ذات الأماكن ليس إلا..

رابع حريق

يحدث فى السفينة خلال رحلتنا حدث اليوم فى المطبخ.. كان البحر عاليا بعض الشيء، وداعبت الأمواج سفينتنا ولاعبتها، ولكن زادت فى المداعبة قليلا فراحت تميل السفينة على جانبيها يمينا ويسارا، مما ادى الى دربكة أجهزة البوتاجاز فى المطبخ الذى كان يعد لطعام الغداء فى ذلك الوقت، فاندلق الجاز على أحد الموتورات فاشتعلت فيه النار، ولكنها لم تدم طويلا اذ سرعان ما هب البحارة لاخمادها بسرعة.. والحمد لله ان ذلك حدث اثناء النهار والسفينة كلها مستيقظة فلحقناه فى بدايته، اذ لو حدث ذلك فى الليل والمطبخ يقع فى منتصف السفينة بالضبط وتحت غرفة القيادة فيها لا يفصل بينهما غير صالون الضباط.. لو حدث ذلك الحريق بالليل لكانت الكارثة محققة..

وقد أيقظ حريق موتور المطبخ فى ذهنى كل الاخطاء التى كنت ألاحظها والتى تتعلق بالأمن الصناعى وبالخطورة الممكن أن تهدد حياة الناس على السفينة وتهددها هى نفسها بالغرق، أو على الأقل - وذلك أضعف الإيمان، إذ إن أرواح الناس تأتى دائما فى المرتبة الاولى فى نظرى، وأى خسارة مادية مهما كانت قيمتها تأتى بعد ذلك فى الترتيب - أقول: أو على الأقل تهدد السفينة فى عملها الذى خرجت من أجله إلى المحيط الاطلنطى فى أقصى الدنيا بعيدا عن الوطن بـ ١٣ يوما ذهابا ومثلها ايابا، وفى رحلة طولها عشرة آلاف ميل استغرقت منا شهرين كاملين بالتمام والكمال، وكانت قبل ذلك تستغرق أكثر من ذلك بكثير.. ورغم أن الرحلة - رحلتنا - قد جاوزت الآن منتصفها ودخلت فى الثلث الأخير لها، إلا أننا مازلنا نكتشف فى كل يوم خطأ جديداً مهددا، بل وظللنا حتى لحظة دخولنا إلى الاسكندرية منهين رحلتنا نكتشف فى كل يوم خطأ جديداً يثير الدهشة قبل المناقشة: كيف ظلت السفينة تسير وتعمل طيلة شهرين وهذا العيب، الفنى، فيها كل هذه المدة؟! بل وكيف، أصلا، خرجت السفينة من الحوض الجاف - قبل الرحلة مباشرة - دون أن يكتشف الفنيون والمهندسون، سواء مهندسو الحوض الجاف أو مهندسو السفينة أو مهندسو الشركة والتفتيش الفنى بها، هذه الاخطاء!؟

هناك أخطاء صغيرة بعضها تنظيمية، وبعضها ادارية، وبعضها اهمالية، وبعضها استهتارية.. فمثلا:

* الثلاجة الموجودة فى (ميس البحارة) عطلانة منذ الرحلة السابقة، وكان المفروض أن يتم اصلاحها فى الفترة التى قضتها السفينة فى ميناء الاسكندرية بين نهاية الرحلة الماضية وبداية هذه الرحلة، وهى تقرب من شهر، لكن ذلك لم يحدث، وخرجت السفينة فى رحلتها الجديدة بنفس الثلاجة العطلانة . . وعلى أى حال فان الثلاجة لم يكن لها لزوم أصلا - فى هذه الرحلة بالذات - فلم يكن هناك ماء للشرب ليوضع فيها!!

* ونفس ما يقال عن ثلاجة (ميس البحارة) يقال أيضا عن الغسالة المرمية كالقتيل فى حمام الضباط . . غسالة ملابس كبيرة فاخرة - مستوردة!! - ولكنها عطلانة وملقاة باهمال فى حمام الضباط دون اصلاح حتى أكلها الصدأ وقضى عليها . . وتخرج السفينة بها فى رحلتها هكذا دون أن يفكر واحد من المسئولين الهندسيين فيها - أو فى الشركة - فى انزالها من على السفينة لاصلاحها رغم الفترة الطويلة التى قضتها السفينة فى الميناء!!

* هل تريدون نكته ظريفة: خرجت السفينة فى رحلتها التالية أيضا - بعد التى كنا عليها فيها - وعليها أيضا نفس الثلاجة ونفس الغسالة: عطلانتين أيضا!!

* والمفروض أن تكون بمستشفى السفينة ثلاجة لكى توضع فيها الأمصال التى يحتاج اليها العمل فى المستشفى والتى من الضرورى أن توضع فى درجة برودة معينة . . ولكن - وذلك حدث فى السفن الثلاث التى تمتلكها الشركة - حين جاءت الثلاجة الخاصة بالمستشفى لم يراع عند

طلبها مقاسات أبواب المستشفى فلم يتسع الباب لمرورها إلى داخل المستشفى!! . . وكان المفروض أولاً - والشركة بها ١٠٠ مهندس - أن يوضع فى الاعتبار مقاسات الابواب قبل شراء الثلاجة، فاذا حدث خطأ وجاءت الثلاجة - التى من الضرورى وجودها فى المستشفى - أكبر من الابواب، فالطبيعى جدا هو أن تستبدل الثلاجة بواحدة أخرى أصغر . . لكن الذى حدث ببساطة جدا أن قال أولو الأمر وأصحاب التصرف: اذا كانت الثلاجة مش داخلة من باب المستشفى يبقى نخليها بأه عند كبير المهندسين فى الكابينة بتاعته . . ويبقى المستشفى يحط الامصال بتاعته فى الثلاجة عند الباشمهندس!!

* والتصرف الذى تم مع ثلاجة المستشفى تصرف ذكى فعلا وعبقرى، ولا يفوقه ذكاء وعبقرية الا ذلك التصرف الآخر الذى جعلهم يعينون على السفن - التى تضم كل واحدة منها ٨٥ رجلا وليس عليها امرأة واحدة - طبيبا!! وشاءت العبقرية أن يختاروا أطباء متخصصين، فكان الاختيار الذكى . . اذ من بين كل تخصصات الاطباء المتاحة اختارت العبقرية: أطباء أمراض نساء!!

* وكما قلت فى فصل سابق، فاننى والسفينة فى المحيط الاطلنطى كنت فى عز شهر يونيو أشعر بالبرد الشديد ينفذ إلى عظامى فى اثناء الليل، اذ أن السفينة نفسها سفينة ثلاجة، وما إن يبدأ الواحد فى النوم حتى يشعر كأن الحرارة تنسحب من جسمه وأن جسمه يتثلج حتى ليخيل اليه أن روحه تنسحب منه ببطء . . وكان الله فى عون البحارة الذين

يعملون فى فرز الاسماك وفى المجمدات أو فى غرف التثليج فى درجة برودة ٣٥ تحت الصفر، وفى المخازن التى يتم فيها تخزين السمك بعد وضعه فى العلب الكرتون فى درجة برودة ٢٠ تحت الصفر . . صحيح أنهم يرتدون ملابس خاصة مبطنة لحمايتهم، ولكن إذا كان البرد الشنيع يتسلل الينا فى قمراتنا التى نعيش فيها فى درجة الحرارة العادية، حرارة الجو، وفى شهر يونيو، فماذا يمكن أن يحدث معهم هم تحت فى الثلاجات رغم الملابس المبطنة، وماذا يمكن أيضا أن يحدث لهم فى شهور نوفمبر وديسمبر ويناير وفبراير!!

فى الوقت

نفسه كانت هناك أخطاء كبيرة حدثت خلال الرحلة هددت أرواح الناس على السفينة وهددت السفينة فى مهمتها وفى نجاح رحلتها . . وأقل ما يقال فى سبب حدوث هذه الاخطاء هو اهمال واستهتار المسئولين الهندسيين عن سفن الصيد هذه، خصوصا الذين يعملون على البر ولا يهمهم الا زحلقة السفن حتى تخرج من ميناء الاسكندرية وتبتعد عنهم بأى شكل، وبعد كده اللى يحصل يحصل ان شاء الله تغرق حتى، ولا يهمهم، وتصطاد ما تصطادشى ان شاء الله ما عنها اصطادت . . كأن تخرج السفينة بعد فترة طويلة قضتها فى الحوض الجاف لفحص كل شبر فيها فحصا كاملا وإصلاح كل الاعطال التى تكتشف تحت اشراف كبار باشمهندسى الشركة والمسئولين عن التفتيش الهندسى فيها - وبالمناسبة: الشركة فيها باشمهندسين أكثر من عدد المهندسين الصغار، للعلم

فقط !! - ثم تخرج السفينة من الحوض الجاف لتبدأ رحلتها، وبعد ٣ أيام فقط من بداية الرحلة، ونحن مازلنا فى البحر المتوسط فى طريقنا إلى المحيط الاطلنطى، يكتشف وجود شرخ فى خزان الوقود رقم ٨ . . ولو كان هذا الشرخ قد حدث بعد قيام السفينة من الاسكندرية لكان ذلك أمرا طبيعيا ممكن أن يحدث فى أى وقت . . ولو كان قد حدث فى الحوض الجاف ولم ينتبه اليه أحد لكان ذلك اهمالا عاديا برضه ممكن أن يحدث - فى بلدنا - فى أى وقت . . ولكنه حدث قرب انتهاء الرحلة السابقة للسفينة، وتسبب عنه - منعا لاى خطر ممكن أن يترتب على وجود شرخ فى خزان الوقود - تسبب عنه أن السفينة أضطرت إلى افراغ ٣٣ طنا من وقودها ثمنها ٦٦٠ جنيها فى عرض البحر الأبيض المتوسط . . معنى ذلك أن حكاية شرخ خزان الوقود هذه لابد وأن تكون أثارت اهتمام المسئولين فى الشركة وفى ادارتها الهندسية، كما اثارت القبطان «عبد السلام داود» حين تقرر أن يتسلم قيادة السفينة لرحلتنا هذه، فقرأ التقارير الفنية والهندسية عن الرحلة السابقة ولاحظ حكاية شرح خزان الوقود بالذات، ونبه الإدارة الهندسية اليه فقيل له : إن اصلاح هذا العطب قد تم وأصبح الخزان عال العال والأشياء معدن ولم يعد هناك شرخ ولا حاجة . . ثم نكتشف بعد قيام الرحلة ونحن فى وسط البحر أن الشرخ كما هو لم تمتد اليه اى يد باى اصلاح . . وقيل بعد ذلك فى تبرير ذلك أنهم - ببساطة جدا - «لم يستطيعوا أن يكتشفوا مكان الشرخ»!! . .

والسؤال الذى ظل يؤرقنى بعد ذلك طوال الرحلة هو : كيف أمكن أن تخرج السفينة من الحوض الجاف، ثم تخرج إلى البحر، دون أن يتم

اصلاح ذلك الشرخ!؟ . . ثم ذلك المسئول (الامين) الذى كتب وقال انه قد تم اصلاح الشرخ: على اى اساس كتب ذلك!؟ اذا كان قد كتبه عن جهل فهو غير جدير بالبقاء فى مركزه، وإذا كان قد كتبه عن استهتار بأرواح الناس الـ ٨٥ الذين يعملون على السفينة الممكن أن تغرق بسبب شيء كهذا، فهو عايز قطع رقبته ويستحق المحاكمة والتأديب بشدة والجلد علنا فى ساحة الكلية التى تخرج فيها، لان الامور لا تمشى فى البحر بالبركة وخليها على الله وربك هو الستار، وانما تمشى بالهندسة والمهندسين: الأمناء المخلصين، الفاهمين!!

وكما أوضحت فى فصل سابق قصة خروج السفينة: سفينة الصيد، إلى رحلة صيد تكلفت ٥١ ألف جنيه، بغير شبكة تصطاد بها!!. . فان السفينة - نفسها - خرجت إلى الصيد أيضا وهى تنقصها (ماسورة) معينة صغيرة وان كان دورها كبيرا. . فهى الماسورة التى يوصل عن طريقها غاز (الفريون ٢٢) إلى ثلاجات تجميد السمك، وبغير هذه الماسورة لا يمكن توصيل الغاز إلى الثلاجات وبالتالى لا يمكن تثليج السمك!!. . ولم نكتشف عدم وجود هذه الماسورة الا بعد وصول السفينة إلى المحيط الاطلنطى فعلا على بعد ١٣ يوما من الاسكندرية!! وبالرغم من أن جزءا كبيرا من مسئولية فقدان هذه الماسورة يرجع إلى عدم مراجعة مهندس التبريد لادوات التبريد الاساسية المفروض أن تكون موجودة فى قسم التبريد الذى يرأسه، الا أن ذلك لا يعفى من المسئولية كبير مهندسى السفينة المفروض عليه أن يراجع ويتأكد بنفسه من أن كل شيء تمام فعلا،

لأن هذه الرحلة ليست فسحة إلى القناطر الخيرية ولا مشوار لزيارة طنط تفيده ، لكنها رحلة ضخمة ينفق عليها عشرات الألوف من الجنيهات وتدر عشرات الالوف من الجنيهات . . ولكن كبير مهندسى السفينة نفسه حدوتة أخرى تستحق كتابا بحاله ، سنصل اليها مع الوقت ! !

ولوكان

الأمر قد اقتصر على مثل هذه الأخطاء لهان ، لكن هناك أخطاء أخرى أكبر وأخطر . . مثلا : رغم أن المشروع حديث جدا عمره أقل من ٣ سنوات فقط ، واتيحت له منذ البداية حتى الآن ميزانيات تقدر بعدة ملايين من الجنيهات ، الا أننا وقعنا فى خطأ كبير ما كان ينبغى أن نقع فيه ، فالمفروض دائماً كل المشروعات التى تنفذها الدولة - أى دولة - أن تبدأ دائما من حيث آخر وأحدث تطورات وصل اليها العالم فى الخارج ، ولا يحدث العكس ، يعنى ا لانبدأ مشروعنا من نفس البداية التى بدأتها دول العالم منذ ٢٥ سنة مثلا . . لكن ذلك بالضبط ما حدث فى مشروع الصيد من أعالى البحار . . فضلا عن أن سفن الصيد الثلاث التى صنعت لحسابنا فى ترسانة ميناء (فيجو) باسبانيا ، بمواصفات طلبناها وحددناها نحن شخصياً ، باختيارنا ولم يرغمنا أحد عليها ، لم تكن على أحدث المواصفات العالمية لسفن الصيد ، سواء من ناحية أجهزة التبريد وتثليج الاسماك وضعف الاوناش والاعطال الكثيرة جدا التى تحدث فى الكهرباء . . فضلا عن كل ذلك فان طريقة الصيد نفسها التى اخترناها لنعمل بها وهى طريقة (الصيد القاعى) ليست هى الطريقة الافضل

والاسهل والاكثر انتاجا فى عالم الصيد الآن . . فان سفننا لا تستطيع بهذه الطريقة أن تصطاد الإ الأسماك التى تكون على قاع المحيط تماما ، يعنى على أرض المحيط حيث ينتهى الماء ، وهذه الطريقة تضع فى الاعتبار دائما احتمال فقدان شباك الصيد فى أى لحظة نتيجة اشتباكها بأى بروز فى أرضية المحيط - والشبكة الواحدة ثمنها ألف جنيه - . . وفضلا عن الجهد الكبير والوقت الطويل الذى يبذل فى عمليات الصيد نفسها ، فان كميات الاسماك التى تستطيع السفينة صيدها يوميا بهذه الطريقة أقل كثيرا من كميات الاسماك الممكن أن تصطادها بطريقة (الصيد التسطحى) أو صيد السمك القريب جدا من سطح الماء ، موفرة بذلك جهدا ووقتا - والجهد والوقت يساويان أموالا من غير شك - وتكون مطمئنة أيضا إلى عدم وجود أية خطورة على شباكها من أن تشتبك ببروزات وصخور القاع . . كما أن حصيلة السمك أيضا تكون أكبر كثيرا .

وحين أرادت الشركة أن تدعم أجهزة سفينتنا (برنيس) التى رافقناها فى رحلتها بجهاز رادار آخر اضافى لزيادة ضمانات الامان ، فان هذا الجهاز الذى دفعت فيه الشركة - أو الدولة - عدة ألوف من الجنيهات بالعملات الصعبة لم يخرج قط من صندوقه حتى الآن ، ولم يجدوا له مكانا يضعونه - آمنا - فيه غير على باب المستشفى ، حيث يستعمله البحارة كترابيزة للعب الطاولة فى المساء ، ويستخدمه «محمد عيسى» الحلاق كصالون حلاقة يضع عليه أدواته وأمشاطه وأمواسه ، ويتسرب اليه فى كل لحظة الماء المالح - إلى صندوق جهاز الرادار طبعا وليس إلى

محمد عيسى - الذى يصل اليه إذا ارتفعت أمواج البحر قليلا أو حين تتم عملية غسيل السفينة كل صباح، ومن المحتمل جدا أن يكون الجهاز الجديد الذى لم يفتح قط فسد الآن وانتهى أمره!!

وبمناسبة جهاز الرادار الجديد فان أجهزة الرادار المركبة فعلا فى سفن الصيد، وكذلك أجهزة قياس الاعماق، كثيرا ما تتعطل دون سبب واضح ، مثلما حدث معنا على السفينة (الغردقة) أخت (برنيس) وكنت عائدا عليها من أسبانيا فى رحلة أخرى أعقبت رحلتنا هذه. . حين (تهنا)، أى والله تهنا حقيقة، ونحن على باب الاسكندرية وعلى بعد ١٠ دقائق منها. . ولم نستطع العثور على طريقنا اليها مرة أخرى الا بعد نحو ٥ ساعات. . نتيجة أن جهاز قياس الاعماق أظهر فجأة أن سفينتنا تسير على: لا عمق، أو عمق صفر!! بمعنى أنها اما تسير على (قاع) البحر نفسه، أو أنها خرجت من البحر وتسير على الطريق الصحراوى المرصوف!!. . ورغم أن الشاطىء لم يكن قد ظهر لنا بعد لا بالعين المجردة ولا حتى بالنظارات المعظمة، فان القبطان «كمال صقر» رأى - ايثارا للسلامة - أن يغير اتجاه السفينة تماما ويجنح بها بأقصى سرعة ممكنة إلى داخل البحر مسافة كبيرة حتى يبتعد عن عمق الـ (صفر) هذا. . وكلما ازددنا توغلا فى البحر كلما أظهر جهاز قياس الاعماق أن السفينة قد عبرت - كمان - خط الصفر وبدأت تصعد جبلا!!

وكما فسد جهاز قياس الاعماق لوحده من غير مناسبة عاد إلى حالته الطبيعية وحده، وعدنا نحن أيضا إلى طريقنا المرسوم، ودخلنا

الاسكندرية متأخرين عن موعدنا المفروض ١٢ ساعة كاملة، والحمد لله اللى جت على كده!!

تصرف غريب

حدث الليلة، كانت له مقدمات منذ أيام حين قام «حمدى حافظ» الضابط الادارى بالسفينة وزعيم البكبكة والهمس والاشاعات فيها، قام بترويج اشاعة تقول اننى قد كتبت فى نوتة مذكراتى التى أسجلها عن الرحلة أشياء خطيرة جدا عن السفينة.. وروج هذه الاشاعة بطريقة أثارت فضول بعض الناس من أصحاب الفضول، أو من الذين تصوروا أنه قطعا هذه الأشياء الخطيرة جدا لابد وأن تكون تمسهم!!

والليلة فى الثانية صباحا، كنت سهران وحدى أكتب فى صالون الضباط، وشوية وجاء الضابطان الشابان «ناجى نوار» مهندس الكهرباء، ورفيقى فى قمرتى، «فهمى عجمى» مهندس التبريد، وجلسا يدردشان معى.. ثم اقترحا أن نلعب (فورة كونكان)، فأقفلت أوراقى التى كنت أكتب فيها ووضعتها داخل نوتة مذكراتى، ووضعت النوتة كلها على مائدة صغيرة خلفى، وانهمكنا فى اللعب، وأثناء اندماجنا فى اللعب دخل الى الصالون بعض الضباط، مثل «عباس» كبير الضباط و«محمد حسن هارون» ضابط اللاسلكى والباشمهندس «حنا يعلم الله» الذى كان يقف ورائى طول الوقت يراقب اللعب.. وانتهينا من اللعب قرب الرابعة صباحا، وبدأوا جميعا ينصرفون واحدا بعد آخر ليذهبوا للنوم، ألتف ورائى لآخذ نوتة مذكراتى وأوراقى لاعود الى الكتابة. وهنا كانت

المفاجأة: لم أجد الاوراق فى مكانها!! . . اختفت كأن الارض قد انشقت وابتلعتها!! . . وتغيرت ملامحى بسرعة جدا وبدا على الغضب والثورة فعلا، اذ لم اتصور أن الهزار وخفة الدم ممكن أن يصلا إلى العبث بالشغل، وتصورت اننى لو عالجت الامر بهدوء وحكمة فان الامر سيتميع - مثلما يحدث فى أى مكان - ولن أخرج بأكثر من تحقيق ساذج يجريه معى كبير الضباط ليسألنى فيمن اشتبه. . ثم يتم تفتيش بعض القمرات وطبعا لن تظهر نوتة مذكراتى، فما أسهل إلقائها ببساطة جدا فى المحيط الواسع الذى يبتلع السفن ويهضمها ولا يظهر لها أثر بعد ذلك. . فرأيت أن أعالج الامر بشكل مختلف: رفعت صوتى عاليا مدويا غاضبا بعنف شديد فدوى فى ذلك السكون الرهيب فى ذلك الوقت المبكر قرب الفجر، أسأل عن أوراقى بصرامة وحزم عنيفين . . ولما لم يجب أحد من الموجودين فى الصالون - وكنت فى الوقت نفسه أرقب وجوههم جميعا وان كنت قد حصرت شبهتى تقريبا فى واحد منهم بالذات!! - صحت مرة أخرى بأعلى صوتى الذى يمزق هدوء السفينة بعد منتصف الليل بكثير أطالب بايقاظ القبطان «داود» الذى تقع قمرته على بعد خطوات فقط من مرمى صوتى حيث نحن فى صالون الضباط، ليرى بنفسه أننا: «راكبين أوتوبيسا وليس سفينة، أن الواحد ممكن ينتشل وينسرق وهو قاعد فى السفينة بتاعته من غير ما يشعر ومن غير أن يحميه نظام ما»!! . . وعلى الفور حدث رد الفعل الذى كنت أتوقعه على الشخص الذى خمنت أنه هو الذى أخذ الاوراق، اذ أنه كان الوحيد الذى اتخض من صوتى العالى وطلب منى أن أخفضه حتى

لا يستيقظ القبطان، وهو يطلب من الموجودين أن: «يدوروا على النوتة هنا والا هنا»، ولكننى ازددت صياحا وأنا أقول بأعلى صوتى: «مفيش تدوير هنا ولا هنا.. يا النوتة والاوراق يظهروا حالا دلوقتى من غير تدوير.. يا القبطان يصحى يدور هو بنفسه»!! وازداد صديقنا فزعا وهو يحاول تهدئتى واسكات جعورتى التى انفتحت.. ولكننى ظللت أزعق ولم أسكت الا حين اعترف - هو نفسه - بأنه هو الذى أخفى النوته من باب الهزار.. وأخرجها من تحت شلتة أحد كراسى الصالون وأعطاها لى متخاذلا!!

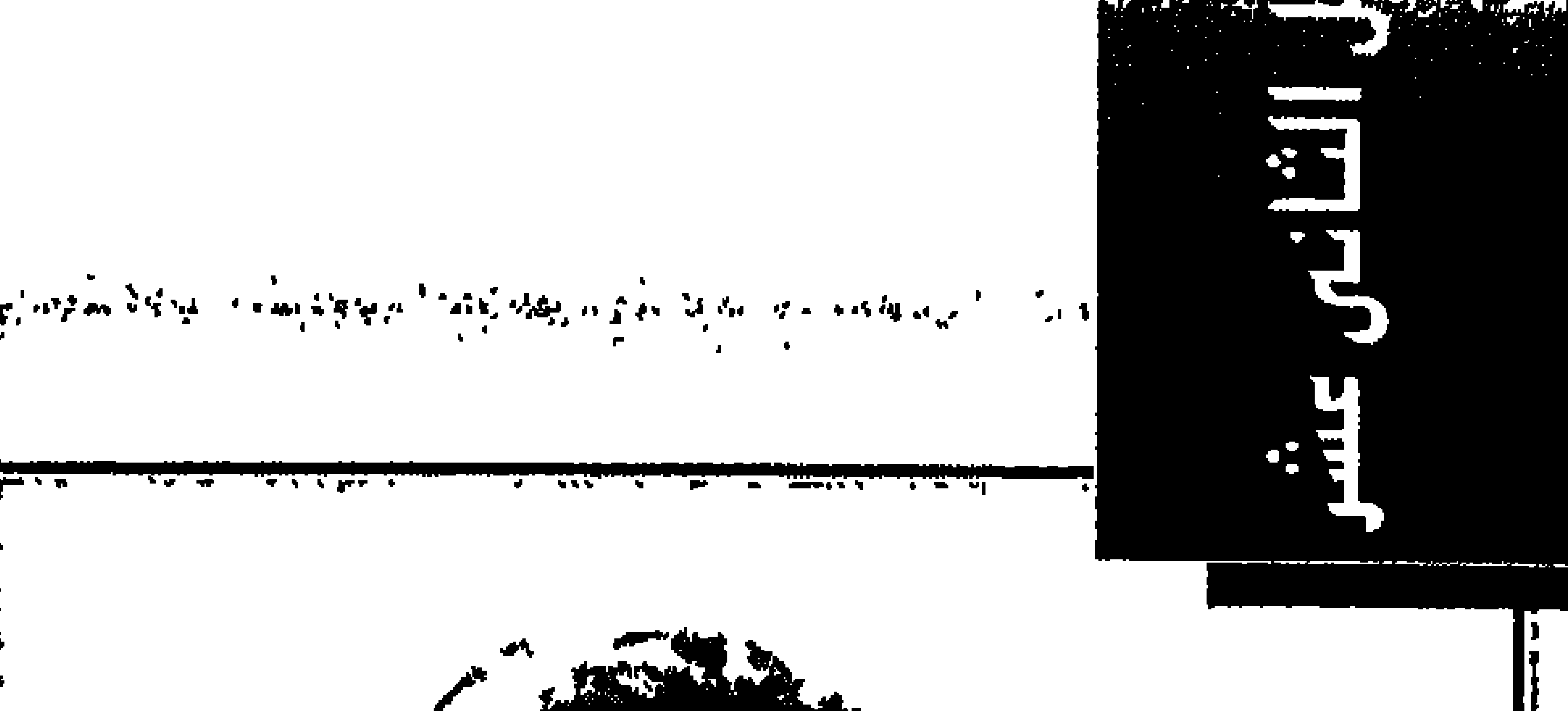
كان: كبير المهندسين.. «حنا يعلم الله»!!

لنا عدة

أيام وحظنا فى الصيد ضارب وكويس.. أمس الأول اصطدنا ٢٨ طنا، وأمس ٢٩ طنا واليوم كان رصيدنا ٣٠ طنا، رغم أن المفروض أن يكون متوسط صيدنا اليومى ٢٠ طنا فقط..

وبذا فقد أنهينا اليوم الـ ١٠٠ طن الرابعة وتعديناها، ويكون باقيا أمامنا نحو ٢٣٠ طنا فقط، لو استمر الحظ الطيب معنا هكذا، ولو بالمتوسط العادى المفروض وهو ٢٠ طنا، لكانت الـ ٢٣٠ طنا تساوى بالايام نحو ١١ أو ١٢ يوما فقط، وربنا يسهل..

وحشتنا مصر جدا.. وحشنا كل شىء فيها: شوارعها، مبانيها، ناسها، سينماتها، رذالة عساكر مرورها.. حتى زحمة أوتوبيساتها ساعة خروج الموظفين وحشتنا، بس نرجع بأه!!



الثانى عشر



شبكتنا..
تصطاد غواصة..!

على قدر

ما كان حظنا في الصيد بالأمس موفقا جدا، على قدر ما لعب المحيط معنا اليوم لعبة دمها خفيف لم نستطع لها تبريرا ولا تعليلا . . والذى حدث أن الشبكة التى تخرج من المحيط فى كل مرة بما بين خمسة وعشرة أطنان، وأحيانا أكثر، كانت تبدو اليوم منحوسة نحساً شديداً . . فمن قبل شروق الشمس والسفينة قد بدأت صيدها، وطول الوقت كان جهاز الرادار الذى يبين تحت السفينة وشكل تجمعات السمك المتجهة إلى قلب الشبكة دوغرى، يشير باستمرار إلى أن الشبكة ستكون مليانة على الآخر، يعنى ١٠ - ١٢ طنا على الأقل . . هذا ما كان يبينه الجهاز، ولكن حين تخرج الشبكة من الماء بعد ساعة لا يكون فيها أكثر من ١٠ - ١٢ . . كيلو جراما وليس طنا!!

وتكررت هذه الفزورة الغريبة ثلاثة أو أربع مرات متتالية، وفى كل مرة تخرج الشبكة من الماء خاوية الا من بضع سمكات قليلة جدا، حتى شك القبطان فى الامر، فأمر بايقاف عملية الصيد واعادة الشبكة إلى سطح السفينة لفحصها بواسطة الاخصائيين المصريين «جاد محمد جاد» و«شوقى الشرقاوى» ومعهما الخبير الأجنبى «بوريا» . . وبعد فحص الشبكة فحصا دقيقا اكتشف الثلاثة شيئا غريبا جدا: اكتشفوا أن الشبكة مقطوعة من أعلاها قطعا طوليا طوله حوالى مترين!! . . وقد يتساءل بعض القراء: «وما الغريب فى أن تنقطع الشبكة، أليس ذلك محتملا فى أى وقت»!! لكننى أقول: إن الشبكة حين تقطع من أسفلها، أى من

الجزء الذى يحتك احتكاكا مباشرا بأرض أو بقاع المحيط نفسه، فان ذلك لا يعد أمرا مستغربا فى أى وقت، لانه من المحتمل جدا فى أى لحظة أن تشتبك الشبكة بصخرة من الصخور أو النتوءات الموجودة فى قاع المحيط، فتقطعها على الفور. . لكن ذلك القطع يحدث من أسفل الشبكة وليس من أعلاها، أما القطع الذى من أعلى الشبكة فهو الغريب جدا، إذ كيف يمكن حدوثه!؟

وراح كل واحد من الذين كانوا موجدين وقت اكتشاف هذا القطع يفتى برأيه فى سبب حدوثه: القبطان «داود» تصور ان (شخصا ما) قد فعلها أثناء الليل متعمدا لغرض فى نفس يعقوب. . وتطوعت أنا لكى أفتى بفتوى اعتقدت أنها فعلا كانت الاقرب الى الصواب، فقد تصورت أن سمكة من نوع القرش الضخمة أو سمكة منشار قد دخلت إلى الشبكة دون أن تشعر، هذا ن النوعان من الحيوانات البحرية عنيفان جدا وشديدا القوة، فقطعا حاولت أن تفلفص لكى تخرج من الشبكة، وأثناء فلفصتها وعصلجتها وصراعها للخروج من الشبكة قطعتها ذلك القطع الغريب. . أما «عباس» كبير الضباط فقد أفتى - جادا - بأن الشبكة قد اصطادت: غواصة!!

عبقرى «عباس» ده. . مش عارف من غيره كنا عملنا ايه!!

المهم أن

الشبكة أصلحت فعلا بعد ساعات قليلة، ولم ينته اليوم الا وكنا قد عوضنا الوقت الذى ضاع فى الصباح، فاصطدنا - بعد اصلاح الشبكة -

١٣ طنا من السمك فى مرة واحدة .. وهدأت أعصاب القبطان «داود» وارتاح . .

وفى الفترة التى توقفت فيها عملية الصيد حتى يتم اصلاح الشبكة، جلست مع «ثروت» مساعد كبير المهندسين متمددين على سطح السفينة فى الشمس كالسياح ندردش ونتكلم . . و«ثروت» محدث لبق وظريف ويختزن جيدا قراءاته ولا ينساها، لذا فما أن انفتح موضوع حياة البحر والتقاليد البحرية حتى راح «ثروت» يعدد لى بعضا منها . . فمثلا قال أنه كان من القوانين البحرية قديما قانون يقضى بأن البحار الذى يقتل زميلا له يحكم عليه بأن يربط فى جثة زميله الذى قتله ربطا جيدا ويلقى معها فى البحر ! ! . . ومن التقاليد البحرية التى مازالت موجودة حتى الآن هو أنه حين تباع سفينة ما بالمزاد العلنى لاى سبب من الأسباب - سواء كانت تباع كخردة أو للاستعمال مرة أخرى - أن تشعل أثناء عملية المزاد ٣ شمعات، وتظل المزايدة مستمرة حتى تنطفىء الشمعات الثلاث واحدة بعد أخرى، فترسو السفينة على آخر سعر عرض قبل انطفاء الشمعة الأخيرة ! ! . . وقال «ثروت» أيضا : إن قبطان السفينة يمثل أعلى سلطة فى بلده فوق السفينة، وله أن يعتقل من يشاء ويسجن من يشاء ويحاكم من يشاء من العاملين على السفينة مادام فى البحر، وإلى درجة الإعدام اذا استدعى الامر ذلك، ولكنه اذا تجاوز حد المعقول يحاسب بعد عودة السفينة إلى البر . . وله أيضا أن يبرم عقود الزواج على ظهر سفينته - فى حالة رضاء الطرفين طبعا ! ! - فيقوم بما يلزم من الاجراءات ويسجل ذلك

الزواج فى دفتر يوميات السفينة الرسمى، على أن يتم تسجيل الزواج عند الجهات الرسمية بعد نزول العروسين من السفينة، الا اذا رجع واحد منهما فى كلامه!! . . وأيضا قال «ثروت» : أنه اذا اصبحت سفينة ما فى حالة عطل كامل وهى فى عرض البحر واستدعى ذلك أن تقوم سفينة أخرى بنجدتها أو بسحبها إلى أقرب ميناء، فانه يكون من حق طاقم السفينة المنقذة نصف ثمن السفينة المعطلة، بالاضافة إلى نصف ثمن شحنتها أيضاً!!

وقعت فى

يدى بطريق المصادفة مسودة التقرير الطبى الذى كان طبيب السفينة القصير السمين المرح «رفيق» يعده عن الحالة الصحية للبحارة على السفينة خلال الرحلة. . وكانت أبرز النقط التى ركز عليها «رفيق» تقريره هى عدم توافر المياه العذبة للبحارة والضباط للاستحمام المنتظم، مما هدد بانتشار الأمراض بينهم. . بالاضافة إلى عدم توافر المياه العذبة بالنسبة للشرب نفسه. . وعن المياه المقطرة من جهاز (الديستلر) الذى يأخذ ماء البحر المالح ويحوله إلى مياه غير مالحة، قال «رفيق» انها غير مستساغة الطعم وغير نظيفة. . وان استعمال هذه المياه فى صنع الشاى يفسد طعمه، كما أنها أيضا تفسد طعم أصناف الحلو التى تدخل فى صنعها، كالرز بلبن والجيلى والكستر وغيرها، فهذه المياه دائما بها صدأ ورواسب مما يعرض طاقم السفينة للتسمم.

والحقيقة أن العودة إلى موضوع المياه مرة أخرى جعلنى أعود أيضا إلى العيوب الأخرى التى مازلنا حتى الآن، ورغم قرب انتهاء الرحلة،

نكتشفها كل يوم . . أبرزها العيوب الهندسية . . فحكاية الصواميل والمسامير المكسورة التى تكتشف كل يوم فى غرفة الماكينات بالسفينة، والتى ظللنا نكتشفها حتى ونحن على بعد ٣ أيام من الاسكندرية فى طريق العودة، مما أدى إلى توقف السفينة ٣ ساعات فى عرض البحر الأبيض حتى يتم (خرط) مسمار آخر بدل المكسور!! . . الغريب اننى كنت اسمع المهندسين والباشمهندس يقررون - ببساطة جدا - أن هذه المسامير - التى لم يكتشفوا انها مكسورة الا الآن فقط - اتضح بعد فحصها أنها مكسورة من زمان من قبل أن تبدأ السفينة رحلتها من الاسكندرية!! وكان المفروض أن تكشف هذه الاخطاء بواسطة الادارة الهندسية فى الشركة أولاً، ثم والسفينة فى الحوض الجاف ثانياً، ثم فى التفتيش البحرى ثالثاً، وتكتشف من مهندسى وباشمهندس السفينة انفسهم قبل الجميع!!

يخيل إلى والسفينة حالها هكذا ومساميرها وصواميلها مفككة وسايبة هكذا، أنه لو سمكة قوية أو عصبية شوية خبطت سفينتنا خبطه صغيرة بذيلها، فستصل الى قاع المحيط فى لحظات ونصبح نحن الذين جئنا من آخر الدنيا لنصطاد من أعالى البحار، نصبح نحن غذاء طيبا لاسماك أعالى البحار، وبدلا من أن تسمى الشركة صاحبة هذه السفن (شركة مصايد أعالى البحار) يصبح اسمها (شركة تغذية أسماك أعالى البحار)، أو كما يسميها البحارة الظرفاء أحيانا (شركة «مصايب» أعالى البحار)!!

وملاحظة أخرى

لفت نظرى اليها واحد من بحارة السفينة ، وتأكدت منها بنفسى بعد ذلك . . حين قال لى : إن السفينة مليئة بما ليس له لزمة من براميل فارغة وشباك قديمة مستهلكة وحبال اما ممزقة باليه أوجديدة جدا وزائدة عن حاجة السفينة ، ولفات السلك الكثيرة من غير مناسبة ، لدرجة أن هناك لفات حبال جديدة لم تستعمل على الاطلاق مرمية فى مخزن مقدمة السفينة ، باظت تماما حين انشرخ خزان الوقود الذى يقع تحت المخزن فتسرب الوقود إلى المخزن وإلى الحبال الجديدة فبوظها تماما وجعلها غير صالحة للاستعمال . . وكان تساؤل البحار : لماذا لا تترك هذه الاشياء الزائدة فى الاسكندرية عقب كل رحلة حتى لا تشغل على السفينة فراغات من غير داع ، وتهدد بجعل حمولة السفينة فى وقت من الاوقات أكثر من طاقتها دون أن ينتبه أو يشعر أحد . . خصوصا أن هذه الاشياء الزائدة قد زحفت فعلا على كل الفراغات فى السفينة لدرجة أنها ملأت المكان المجاور لقوارب النجاة ، بحيث أنه فى حالات الاحتياج الاضطرارى العاجل لقوارب النجاة - كحالة غرق مثلا - لا يمكن افراغ ما حول القوارب من الزوائد والبراميل والأسلاك قبل أقل من نصف ساعة ، تكون السفينة خلالها قد غرقت وشبعت غرقا !!

أما الشيء الذى بدا لى واضحا ولم يحتج إلى أحد ليلفت نظرى اليه ، فهو سوء اختيار الشركة صاحبة السفينة لبعض العاملين فيها الذين يتولون مراكز رئيسية تتيح لهم أن يتصرفوا - من مواقعهم الرئيسية هذه -

تصرفات مسيئة ، سواء كانت هذه التصرفات تمس العاملين على السفن أنفسهم، أو تسيء إلى سمعة بلدنا فى الخارج بشكل عام . . مثل واحد من المديرين فيها الذى شكا لى عدد امن البحارة والضباط - تحت يدى أسماؤهم - من أنه حدثت ذات مرة أزمة بينهم وبين الشركة بسبب تأخير صرف مرتباتهم واستحقاقاتهم، فثاروا وتقدموا باستقالاتهم، فهب فيهم سعادة المدير صارخا بعنف شديد : ما حدش يقدر يستقيل من الشركة، انتم هنا مكلفين، واللى حايستقيل أنا حاسجنه!! . . هكذا ببساطة جدا : البيه المدير سيسجن العاملين!! . . ولم يصدقنى اللواء «عماد الدين مذكور» رئيس مجلس الادارة حين حكيت له هذه الحادثة وظننى أمزح، ولكننى كما قلت تحت يدى أسماء الناس الذين وجه اليهم هذا المدير التهديد بالسجن!!

وأيضا مثل المهندس «حنا يعلم الله» كبير مهندسى السفينة (برنيس)، الذى اتضح بعد أن بدأت (برنيس) رحلتها فعلا وخرجت إلى عرض البحر، أن كبير مهندسى السفينة متخصص فى السفن البخارية بحكم دراسته، بينما سفينتنا تحتاج إلى مهندس تخصصه (ديزل)!! . . ليس ذلك فقط، بل اتضح ايضا ان الباشمهندس «حنا» لم يضع قدمه على سفينة - لا بخارية ولا ديزل ولا شراعية ولا حتى فلوكة - ولم يخرج الى البحر منذ ٢٢ سنة بالتمام والكمال، أى منذ كان شابا عمره ٣٥ سنة حتى أصبح الآن عمره ٥٧ سنة و على وش معاش!! يعنى قضى حياته الهندسية كلها على البر، ونسى تماما كيفية التعامل مع السفن وهى فى البحر!! . .

ليس هذا وذلك فقط، فان المفروض فى حالة كهذه: رجل بعيد عن السفن والبحر ٢٢ سنة وعين كبيرا للمهندسين على سفينة، فأضعف الإيمان أن يتفرغ لها ليلا ونهارا شهرا كاملا قبل الرحلة يدرس كل جزء فيها حتى يحفظها عن ظهر قلب ويعرف المستخبى لكن الباشمهندس «حنا» لم ير السفينة ولم يدخلها غير مرة واحدة لساعات قليلة قبل الرحلة، ثم يوم بدء الرحلة نفسه. . لذا لم أندهش كثيرا للكارثة التى كادت أن تحدث لنا لحظة بداية الرحلة حين تعطلت آلات السفينة فجأة مرتين ونحن بعد لم نغادر ميناء الاسكندرية، فكدنا أن نصطدم بسفينة أجنبية راسية فى الميناء، ثم عودتنا الى الرصيف مرة أخرى وتعطلت ١٢ ساعة كاملة قبل أن نبدأ رحلتنا من جديد. . ولم أدهش أيضا لكل الاعطال والحرائق التى حدثت على السفينة خلال الرحلة ونحن فى عرض البحر الأبيض وفى المحيط الاطلنطى، فان كبير المهندسين قد أعلن يأسه واستسلامه بعد ٤ أيام فقط من بداية الرحلة، حين كان القبطان «داود» يمر فى السفينة فوجد كبير المهندسين يقوم - بنفسه - بتركيب (كالون) آخر لباب قمرته من الداخل، وآثار ذلك دهشة وفضول القبطان فسأله: «لماذا يفعل ذلك؟» فكانت اجابة الباشمهندس بأنه سيقفل بابه على نفسه من الداخل ويعتصم بقمرته ولا يخرج منها باقى مدة الرحلة، ولن ينزل إلى عنبر الماكينات ولن يتناول طعاما على الاطلاق، لانه لا يستحق الأكل الذى يأكله مادام (ورط نفسه) فيما لا يعرفه، فهو - كما قال بالضبط - : «يعلم الله» أنا لا بأفهم فى الديزل ولا فى التبريد ولا فى الكهرباء. . وأن حظه الوحش وحظ المهندسين اللى معاه انه يطلع

باشمهندس عليهم وهو مش فاهم ايه اللى هم بيعملوه»!! . . ولم يجد القبطان بدا من أن يستخدم سلطاته ويسحب من الباشمهندس مفاتيح قمرته كلها ولا يترك معه ولا مفتاحا واحدا ، خوفا من أن يعملها الباشمهندس بصحيح ويقفل على نفسه من الداخل ويحبس نفسه حتى يموت من الجوع أو يضطروا الى كسر الباب عليه ، وتبقى فضيحة بجلاجل أمام الصحفيين - اللى هم أحنا - من غير مناسبة!!

ولم يدهشنى أن أعلم هذه الحقائق الغريبة عن الباشمهندس بقدر ما أدهشنى تصرف المسئولين الهندسيين فى الشركة الذين وافقوا على أن يسلموا أكبر منصب هندسى على السفينة لرجل ليست لديه أدنى فكرة عن أجهزة السفينة وكيف تعمل ، ولم يضع قدمه على سفينة فى البحر من ٢٢ سنة!!

وحين عدت

من رحلتى مع (برنيس) وضعت كل هذه المعلومات أمام اللواء «عماد الدين مذكور» رئيس مجلس الادارة ، الذى دهش لها جداً ، ولم يصدقنى الا بعد أن عقد اجتماعا مغلقا ضم كبير مهندسى الشركة كلها - المهندس «حسونه الديب» - وضمنى أنا والقبطان «عبد السلام داود» ليسمع - وليسمع كبير المهندسين «الديب» - منى ومن القبطان شخصيا هذا الكلام . . وسمعاه . . ورغم الدفاع الضعيف الذى أبداه الباشمهندس «الديب» الذى قال لى فى نهايته : «طيب أنا أعمل ايه!؟ مفيش باشمهندسين . . هات لى باشمهندسين وأنا أطلعهم على السفن

وأنزل حنا»!! . . ولما لم يكن من ضمن مهمتي الصحفية أن أبحث للمهندس «الديب» عن (باشمهندسين) ، فقد اعتبرت نفسي : اللهم انى أبلغت اللهم فاشهد، وهم أحرار فى باشمهندسينهم وفى سفنهم!!

وهكذا - لضيق ذات الباشمهندسين - فقد تقرر أن يستمر «حنا يعلم الله» باشمهندسا للسفينة (برنيس) فى رحلتها التالية - التى كنا عليها أيضا، كركاب فقط هذه المرة فى طريقنا إلى اسبانيا، ولكن فى النصف ساعة الأخير قبل مغادرة السفينة ميناء الاسكندرية حدث ما لم أكن أنا أتوقعه وما لم يكن أحد من المسئولين فى الشركة يتوقعه : فقد اكتشفت ادارة التفتيش البحرى فى الاسكندرية - أخيرا - أن شهادة الباشمهندس «حنا يعلم الله» لا تسمح له بالعمل على السفن غير البخارية، وأنه لابد من استبداله والا فلن يسمح للسفينة بمغادرة الميناء!! . . وتدربكت الدنيا وانقلبت، وبسرعة جيء بباشمهندس آخر جديد اسمه «محمد كيلانى ابراهيم» من بيته، ووضع قدمه على السفينة قبل تحركها بلحظات قليلة . . وخشينا أن يكون مثل صديقنا «يعلم الله»، لكن الحمد لله : كشفنا عليه وطلع ديزل!!

ورغم كل

ذلك فان الباشمهندس «حنا يعلم الله» لم يكن على الاطلاق مكروها على السفينة من ضباطها أو مهندسيها . . بالعكس، فقد كان شخصية ظريفة محبوبة، يثير الابتسام والمرح أينما ذهب وأينما وجد، فرغم عمره الكبير الا أنه كان يجارى شبان السفينة فى ضحكهم ومرحهم وانطلاقهم

ويشاركهم فى احتفالاتهم وحفلاتهم - خصوصا اللى فيها أكل!! - أما الذى كان عكس ذلك على طول الخط فقد كان كبير ضباط السفينة «عباس». . وأنا فى حياتى لم أر شخصا مكروها مثل «عباس»، وليس هذا رأيى الشخصى، فاننى لم ألتق بواحد، واحد فقط، ممن يعرفون عباس - خلال ٣ رحلات على سفن تابعة للشركة عمل بها جميعها «عباس» كبيرا للضباط - لم اصادف واحدا فقط يحب «عباس»، بل لم اصادف واحدا، واحدا فقط، لا يكرهه!!. . ولكننى فى أى وقت من الأوقات لم أتصور القدر الذى يكرهونه به الا حين حدث أمامى فى رحلة أخرى اعقبت هذه الرحلة، وكنا فى ميناء (لاس بالماس) بالمحيط الاطلنطى، وطلب «عباس» نقله من سفينته الاصلية (برنيس) إلى سفينة أخرى هى (الغردقة) كانت فى طريقها للعودة إلى الاسكندرية، كى يستطيع أن يعود ليؤدى امتحان الترقى إلى رتبة قبطان. . وفوجئت - كما فوجىء هو نفسه - بطاقم ضباط ومهندسى السفينة (الغردقة) التى نقل اليها يرفضون قبول «عباس» باصرار وبشدة، لدرجة أن عددا منهم قدم استقالته من السفينة ومن الشركة كلها حتى لا يعمل على سفينة يعمل عليها «عباس». . وأصروا جميعا على رأيهم وموقفهم، حتى استجاب قبطان السفينة «كمال صقر» لاصرار ضباطه، ورفض قبول «عباس» على السفينة. . وعاد «عباس» بالطائرة من اسبانيا!!

ولعل السبب فى كراهية «عباس» ممن يعرفونه وعملوا معه من قبل هو شراسته وفظاظته الشديدة فى معاملته مع الناس الذين يعملون معه،

أو حتى مع زملائه الذين لا يقلون عنه رتبة أو مركزاً . . كما حدث فى رحلة سابقة مع الباشمهندس «فؤاد وهبة» كبير مهندسى السفينة (الغردقة) حين كان يلعب الطاولة مع أحد زملائه فى السفينة، ومر «عباس» عليهم، وكعادته أراد أن يبوظ القعدة ويفركشها، فثار بدون مناسبة، وليس من حقه أن يثور، فالباشمهندس على السفينة ليس مرؤوسا له، بل وأكبر منه مركزا . . والشركة صاحبة السفينة هى التى وضعت الطاولة على السفينة لتسلية العاملين عليها، ولكن «عباس» له مزاجه الخاص، فمد يده وانتزع الطاولة من أمام الباشمهندس، وببساطة جدا : القى بها فى البحر!! . . هكذا، المسألة عافية واللى مش عاجبه يروح يشتكينى!! . . ولست أدرى فعلا السر فى أن الباشمهندس «فؤاد وهبه» لم يشكه!! . .

ومن حكايات «عباس» أيضا مع البحارة حين كان البحار «مصطفى محمد محمود» يرقد مريضا فى مستشفى السفينة بأمر طبيب السفينة، فهجم «عباس» على البحار المريض فى المستشفى وانهال عليه ضربا، ثم حمله على كتفه وألقاه فى قمرته وحبسه فيها خمسة أيام ومنع الطبيب من علاجه، حتى أضرب البحار عن الطعام . . وخشى «عباس» من النتيجة فحمل البحار المريض على كتفه مرة أخرى، هكذا، والقاه فى المستشفى ثانية!! . . وأيضا ما حدث مع مهندس الملاحة «محمود عبد الموجود» الذى أوقفه عن العمل وحبسه فى قمرته على السفينة ومنعه من مغادرتها حتى حين توقفت فى ميناء (لاس بالماس) بأسبانيا، ولم يصرف له مرتبه

مثل زملائه كما يقضى نظام العمل فى البحر، كل ذلك كان جزاء على اعتراض المهندس على اجراءات تسلم الاغذية حين كان عضوا بلجنة الاستلام، ورفضه أن يوقع على محاضر استلام صناديق الويسكى والفودكا ناقصة العدد، فجرى المخزنجى «عبد المنعم عبد السلام بلال» وراء الاخصائى «عبد الموجود» بسكين لانه رفض التوقيع على محاضر الاستلام!! . . ولم يفعل «عباس» شيئا للمخزنجى أبو سكينة، حتى لم يحوله إلى التحقيق، وأوقف المهندس عن العمل!! . . وأيضا كما حدث للبحار «فوزى حامد بدر» حين حبسه «عباس» فى عنبر فرز الاسماك وأطلق عليه البحار العملاق «سيد صقر» الملاكم السابق - ياور وحارس «عباس» الخاص - ومعه بعض البحارة الأخرين الذين انهالوا على البحار «فوزى» ضربا حتى فقد النطق، لانه فعل شيئا لم يرض عنه «عباس»!! ونفس الشيء أيضا حدث مع «حسن بكر» الميكانيكى العام للسفينة (الغردقة)!!

كلما اقتربت

الرحلة من نهايتها ازدادت حالة الاكل سوءا. . ولست أدرى هل العيب فى ذلك من الاكل نفسه أم من الذين يأكلون، اللى هم احنا!؟ . . فالواقع فعلا أنه كلما شعرنا بأن الايام الباقية لنا على انتهاء الصيد تتناقص تدريجيا اتجهت أفكارنا إلى الوطن وإلى البيت والاهل والاصدقاء والحبايب والخلان، وازددنا لهفة على العودة وتفكيرا فيها، وبالتالى تقل قابليتنا للاكل ونزداد انصرافا عنه ونتعلل فى ذلك بأى حجة. . كأن

يحدث أن «عم على البنى» كبير طباخى السفينة قد نسى- أو تكاسل - أن يفرغ الخضار المحفوظ من كيسه النايلون قبل طبخه، فطبخه بالكيس النايلون!! ويكتشف احدنا الكيس حين «يغرفه» فى طبقه فيتضايق لمجرد أن شيئا بسيطا كهذا قد حدث!!.. أو يتضايق آخرون لأن السفينة لم يعد عليها فاكهة ولا كومبوت ولا أى صنف من أصناف الحلو بعد الطعام..

ويلاحظ القبطان «داود» انصراف أهل السفينة عن الأكل، ويلاحظ طبيبنا القصير السمين المرح «رفيق» ذلك أيضا لكثرة حالات الضعف الشديد والانيميا التى أصيب بها أهل السفينة فى أواخر الرحلة، فيجتمع الطبيب والقبطان يتشاوران ويتداولان، ثم يتفقان على أن يقوم الطبيب «رفيق» باعطاء البحارة حقن فيتامين تعوضهم عن انعدام الفاكهة ونقص التغذية وسوئها!!

ويحكى لى السفرجيان «عم حسين» و«محمدى» حدوته ظريفة حصلت من «على البنى» باشطباخ السفينة، وكانت الرحلة كلما طالت ازداد التقتير فى صرف المياه، حتى أصبحت المياه التى تصرف للمطبخ أيضا لكى تتم بها عملية الطبخ تعطى له من (الديستلر)، وهو الجهاز الذى شرحته من قبل وقلت: إن الماء المالح يدخله فيخرج منه وقد فقد ملوحته الا أن طعمه رغم ذلك يكون ثقيلا غير مستساغ ولا مستحب وغير قابل للشرب ويفسد أى طعام يدخل فى صنعه.. ومنذ عدة ليال كان صنف الحلو الذى سيقدم بعد العشاء أرزا باللبن، والمفروض أن يصنع الطباخ كمية تكفى الـ ٨٣ فردا الذين يتكون منهم طاقم السفينة،

لكن السفرجيين «عم حسين» و«محمدى» حين نزلا ليحملا نصيب الضباط من المطبخ إلى الصالون فوجئا بـ «على البنى» يعطيهما صينية واحدة صغيرة بها كمية لا تكفى خمسة أفراد فقط ، فلما سألاه فى دهشة : «هم الشوية دول هاتكفى كل الضباط؟» أجاب «على البنى» بهدوء جدا : «وحايفيض . . أصل أنا عارف ان ما حدش حايرضى ياكل منها!!» .

ل الثالث عشر



حكايات النساء
فى سفينة بلا نساء ..!

مهندس الكهرباء

الصغير «ناجى نوار» - ٢٢ سنة الا شوية وخريج من سنة واحدة فقط - واضح جدا انه لم يبتعد كثيرا عن مرحلة الطفولة، ومازالت فيه شقاوة الأطفال وخبثهم ومكرهم، وأحيانا إزعاجهم . . كثيرا ما كنت استيقظ من نوم العصر منزعجا على الضجة التى يحدثونها حين يجتمعون فى قمرة الضابط الثانى «سامى البرقى» التى تفضل بينها وبين قمرتى قمرتان فقط، فأفتح باب قمرتى وأشخط فيهم وأطلب منهم أن يصعدوا ليلعبوا على سطح السفينة حتى لا يزعجوا النائمين، أو أقول لهم: «بلاش الزيطة دى وكل واحد يروح يلعب قدام القمرة بتاعته . . خلونا نعرف ننام!!»

أمس ليلا كنا نسهر شلة فى صالون الضباط ندردش ونحكى ونتكلم، حين نظر «ناجى» فجأة إلى ساعته فوجدها الثانية بعد منتصف الليل، فهب واقفا وهو يقول: «عن اذنكم، مشوار صغير وأرجع لكم تانى» فنظرت اليه فى دهشة: مشوار ايه الاهبل ده؟ هى السفينة فيها مشاوير؟ ما يقول رايح فين على طول ويخلصنا ولاحظ هو دهشتى فقال لى: «تيجى معايا يا عمو؟» وعلى الفور وجدت نفسى أقوم بلا تردد لكى أشوف المشوار الصغير اللى رايحه سى ناجى ده فين! . . وحصل، وخرجت مع «ناجى» - أول وآخر مرة - فى الجولة الليلية التى يقوم بها فى مثل هذا الوقت كل ليلة ليزعج ضباط السفينة النائمين: يدخل القمرات فى الظلام ليهز النائمين واحدا بعد آخر فيوقظهم من أحلى نومة ليسألهم:

«فخر . . فخر . . أصحى يا فخر . . معايا ميه، تحب تشرب؟» ، ثم ينتقل الى قمرة أخرى ليوقظ «شوقى الشرقاوى» : «شوقى ، شوقى ، باقول ايه يا شوقى ، ماشفتش علبة الكبريت بتاعتى» ؟!! ويوقظ الضابط تحت التمرين «محمود سامى» : «سامى ، سامى ، انت نايم؟ كويس انك بتنام بدرى ، علشان صحتك»!! . . ودخلت معه قمرة «الجعفراوى» مهندس المحركات فوجدناه نائما فى عز النوم ، وقبل أن يبدأ «ناجى» فى ايقاظه لفتت نظرنا صورة ملونة لفنانة مقطوعة من مجلة ومعلقة على الحائط بجوار سرير «الجعفراوى» مباشرة ، فاختلفنا أنا و«ناجى» على من هى هذه الفنانة؟ وعلا صوتنا ونحن نتجادل ، وأخيرا حسم «ناجى» الجدل بأن هز «الجعفراوى» هزا متصلا وهو يسأله : «جعفراوى ، جعفراوى ، خطيبتك دى يا جعفراوى؟ هى دى سناء يا جعفراوى؟» . . واستيقظ «الجعفراوى» مفزوعا مخضوضا : «ايه ، ايه ، فيه ايه؟ مين؟ حصل حاجة؟ فيه حريقة تانية؟» وببرود جدا أعاد «ناجى» سؤاله على «الجعفراوى» ، الذى ما أن استوعب السؤال حتى اتسعت عيناه فى غيظ شديد وهو يصرخ فى وجوهنا : «بأه مصحينى من عز النوم علشان الهيافة دى؟ لا يا سيدى دى مش خطيبتى ، دى ناهد شريف ، حلوا عنا بأه الله يخرب بيوتكم مش عارفين ننام ، انتو سايبينكم علينا ليه؟» ثم صرخ مستنجدا : «يا قبطان»!!

منذ ليلتها ، بدأت أغلق باب قمرتى بالمفتاح من الداخل قبل أن أنام!!

بدأت منذ

عدة أيام أحاول الكتابة . . أريد أن أعود إلى القاهرة ومعى على الأقل ٥ أو ٦ من الموضوعات الخاصة بهذه الرحلة مكتوبة وجاهزة، لاننى لو عدت إلى القاهرة، دون أن أكتب شيئا وأخذتنى فيها دوامة الحياة اليومية العادية والعمل الصحفى الروتينى المعتاد، فلن استطيع بسهولة أن أجد الوقت الكافى لأكتب بانتظام . . اذن يجب أن انتهز الوقت الطويل على السفينة لكى أعود ومعى ٥ أو ٦ موضوعات مكتوبة فعلا . . ولكن محاولاتى هذه لم تنجح حتى الآن، ولو استمر الحال هكذا فلن أكتب حرفا واحدا . . لاننى عادة لا استطيع أن أكتب - حتى فى بيتى فى القاهرة - قبل منتصف الليل، وهنا فى السفينة ما أكاد أجلس فى صالون الضباط فى ذلك الوقت وأفرد أمامى أوراقى وأبدأ فى الكتابة حتى يجتذب نور الصالون المضاء كل السهيرة بتوع السفينة، الناس اللى بتحب تسهر بس مش لاقيين حد يشجعهم، فيعتقدون اننى أنا هذا «الحد» فيجيئون ليسهروا معى . . فى البداية كانوا يسألوننى بابتسامة بريئة ظريفة : «على الله مانكونشى معطلينك» . . فكنت أرد بغيظ كظيم : «لا أبدا، ولا معطلينى ولا حاجة»!! ثم لما تكررت هذه الحكاية ووجدت أن الليالى تمر وتضيع ليلة بعد أخرى فى «على الله ما نكونشى معطلينك» بدأت أغير صيغة الرد، فأقول : «لا أبدا، لا معطلينى ولا حاجة، أنا كنت حاكتب شويه الليلة لكن مش ضرورى بأه»!! فيقولون ببساطة : «كده . . طيب، على راحتك ؛» ويقعدوا برضه!! وبدأت بعد ذلك أرد

فأقول: «إذا مكانشى يضايقكم أنا حاكتب علشان جاى لى مزاج للكتابة الليلة، وانتوا اتكلموا مع بعض، وأنا برضه معاكم بودانى»!! يمكن يختشوا، لكن مفيش فايدة!!

فى النهاية وجدت ان أسلم طريقة هى أن أحبس نفسى فى قمرتى وأغلق الباب بالمفتاح على نفسى من الداخل، وأجلس - وحيدا منفردا - لاكتب طول الليل..

ضابط اللاسلكى

على أى سفينة يطلق عليه اسم: (ماركونى) حتى لو كانت أجهزة اللاسلكى على السفينة ليست ماركتها (ماركونى)، لكن هكذا اصطلحوا على تسمية ضابط اللاسلكى.. اخواننا الروس على سفينتنا أطلقوا على أخينا «محمد حسن هارون» ضابط اللاسلكى لقبا جديدا: كانوا يلاحظونه دائما وهو يتبادل الاشارات اللاسلكية يقول فى نهاية كل جملة من كلامه (حول) - بفتحة على الحاء وكسرة تحت الواو وسكون على اللام - بمعنى أن كلامه انتهى ويترك الكلام للطرف الآخر.. وأعجبت كلمة (حول) اخواننا الخبراء لانها سهلة وممكن نطقها بسهولة، فأطلقوا عليه اسم: «محمد حسبن حول».. ولكن لانهم خواجات ولا يستطيعون أن ينطقوا حرف الحاء فى (حول) كما ننطقه نحن، وانما ينطقونه (خاء)، فقد تغير معنى كلمة (حول) على ألسنتهم تغييرا لخبط معناها تماماً!!

مسكين محمد حسن . . حول ! !

وبالمناسبة . . فان الروس كانوا يندهشون جدا كلما سمعوا نشيد (بلادى بلادى) يذيعه راديو القاهرة ، ويسألوننا : «كيف تسمح اذاعة بلادكم باذاعة مثل هذا الكلام؟» فنقول لهم فى دهشة : «ماله هذا الكلام؟ ده أحسن نشيد وطنى عندنا ! !» فيقولون فى دهشة أكبر : «وكمان وطنى ! ! ؟» فنقول فى استغراب : «أيوه وطنى . . ليه لأ . . ما تفهمونا ! !» وبعد البحث والتحرى والتنقيب اتضح أن كلمة (بلادى) فى اللغة العربية موجودة أيضا عندهم فى اللغة الروسية بنفس النطق بالضبط ، لكنها عندهم تطلق على : نساء الطريق بتوع آخر الليل ! !

الخوف ليكون المرحوم «سيد درويش» كان بيعرف روسى ! !

يثير اشفاقى

جداً موقف مجموعة من الناس من أهل السفينة ، ومن البحارة بالذات . . هم طبقة الملاحظين والفنيين وأنصاف المهندسين من حملة دبلومات الصنايع وحملة الثانوية العامة وبعض الذين لا زالوا يدرسون كطلبة فى الجامعة . . فهم يعملون كبحارة ويعاملون كبحارة ، مع انهم درسوا وتعبوا وتعلموا وحصلوا على شهادات - وان كانت متوسطة - الا أنها برضة شهادات كانت تؤهلهم فى أى مكان آخر لان يكونوا أفندية قد الدنيا وقاعدين على مكاتب وعلى مكاتبهم أوراق ودوسيهات وتليفونات ، ويمكن كمان طقطوقة سجاير ! ! . . كثيرا ما أفكر فيهم وفى

وضعهم الغريب وأحاول أن أضع نفسى فى مكانهم وأفكر كيف يكون شعورهم نظرتهم إلى زملائهم الذين لم يتعدوهم فى الدراسة إلا بسنوات قليلة فأصبحوا ضباطا ومهندسين وهم سيظلون طول عمرهم: بحارة فقط. . قطعا شعور بالمرارة والألم والضياع وفقدان الأمل. . ويكفى احساس الواحد منهم بأنه غير مسموح له بالتواجد (قرب) صالون الضباط. . ويكفى أن أى ضابط أو مهندس على السفينة يستطيع أن يأمر أى واحد منهم بأن (يعمل له شاى) أو يملأ له جردل ماء أو ينظف له قمرته. .

قلبى معاهم جدا هؤلاء الناس. . لو كنت مكانهم لمت كمدا أو فرقعت من الغيظ على الأيام وعلى الظروف التى تضعنى فى هذا الموضع!!

كنت وأنا

فى القاهرة أحلق ذقنى مرة كل يوم، يوم فى الصباح واليوم التالى فى المساء، وأعتبر حلاقة الذقن مهمة ثقيلة الظل جدا وتغيظ. . والشىء الوحيد الذى أحسد البنات والنساء من أجله هو أنهن ليست لديهن ذقون مضطرات لحلاقتها وتعويرها بالموس كل يوم!! وكان أسعد أيام الاسبوع عندى هو يوم الجمعة الذى لا أغادر فيه البيت فلا أضطر لحلاقة ذقنى، حتى كبرت ابنتى «نهلة» وأصبحت شابة حسناء فى العاشرة من عمرها تذهب إلى النادى كل يوم جمعة بحثا عن المعجبين، وأضطر للذهاب معها لاحميهم منها. . وهكذا ضاع أيضا اليوم الوحيد الذى كنت استمتع فيه بعدم حلاقة ذقنى. .

وكان أول شيء خطر على ذهني حين اتفقت مع اللواء «عماد الدين مذكور» رئيس مجلس ادارة شركة مصايد أعالى البحار على القيام بهذه الرحلة، هو انني - بما أن السفينة كما علمت من البداية، لن يكون عليها نساء على الاطلاق - سأستطيع أن استريح من حلاقة ذقني طول مدة الرحلة شهرين أو ثلاثة شهور . . واتفقت مع زميلي المصور «عبد المنعم» أن نطلق شعرنا وذقننا فلا نحلقها إلا بعد العودة من الرحلة إلى القاهرة لتصبح ذقوننا كبيرة فخمة فاخرة تتدلى على صدورنا كذقون رهبان الاديرة . . وكنا نظن أن شكلنا قطعا سيصبح لافتا للنظر على السفينة، ولكن بعد قيام الرحلة بعدة أيام اكتشفنا أن أغلب ضباط ومهندسي السفينة قد سبقونا باطلاق ذقونهم . . واذا كانت حجتنا نحن فى ذلك أنا نريح ذقوننا، فقد كانت حجتهم هم: «نحلقها ليه؟ مادام مفيش على السفينة لا زوجات ولا خطيبات ولا صديقات، ولا حتى ريحة البنات على الاطلاق، يبقى نحلقها لمين»!؟

وصلنا للنقطة المهمة: النساء والبنات وعدم وجودهن على السفينة . . والبنات وان كن غير متواجدات على السفينة بأجسادهن إلا أنهن موجودات فى كل ركن فيها، بأرواحهن وأسمائهن وصورهن: كل قمرة تدخلها تجد عدة صور حريمي معلقة وملصقة على جدرانها . . وصور فى الشنط، وصور فى المحافظ وفى الجيوب وفى كل مكان ممكن أن تفتحه فتخرج منه فجأة صورة فتاة أو سيدة . . ان لم تكن الصورة لزوجة فهى لخطيبة أو لصديقة أو لـ (جو) . . وان لم تكن هذه أو تلك فهى صورة

ملونة مقطوعة من مجلة لنجمة سينما فى وضع ظريف مريح . . مريح لاعصاب وأنظار شبان السفينة وليس للنجمة نفسها!! وكلما ازددنا توغلا فى المحيط وفى أيام الرحلة، ازددنا تعارفا وتقاربا، وكلما حدث تبادل الصور الحريمى . . ليس تبادلا بالمعنى المفهوم، وانما «وريني وأنا أوريك»، حاجة زى كده يعنى!! . صديقنا الباحث «بهجت» مثلا كان يحمل فى جيبه صورة صغيرة لفتاته وهى تنزل على سلالم محافظة الاسكندرية - هو يقول انها موظفة هناك، والعهدة على الراوى!! - وان الصورة صغيرة وصعب تبين الملامح فيها، فقد كان دائما يحمل معه العدسة المكبرة التى يستخدمها فى فحص السمك، وكلما أراد أن ينظر إلى صورة فتاته أو أن يريها لاحد أخرج العدسة ووضعها أمام الصورة كى تتضح الملامح وتبان!!

وكان السؤال

الذى يحيرنى دائما، حتى قبل أن أقوم بهذه الرحلة أو تكون لى أى علاقة بالبحر، ثم زاد وألح على ذهنى جدا بعد أن خرجت فى هذه الرحلة ورأيت بنفسى كيف أن أهل البحر يقضون أربعة أخماس عمرهم فى البحر ولا يقضون على البر الا أقل القليل . . فان العاملين فى سفن الصيد مثلا يقضون أكثر من ٩ أشهر من السنة فى البحر وأقل من ٣ أشهر - متفرقة طبعا - على البر . . ومن هنا يأتى السؤال - أو الأسئلة - التى تلح على ذهنى عن ناس البحر : أساسا، لماذا يتزوجون وهم يعرفون مقدما أنهم سيقضون بعيدا عن بيوتهم ٩ أشهر فى السنة؟ . . ثم : كيف

يتزوجون؟ . . هل يجدون لديهم وقتا للحب وانشاء العلاقات العاطفية ومتابعتها وتنميتها حتى تزدهر وتصبح حبا بصحيح ممكن أن يتزوج البحار على أساسه!؟ . . ومن هى تلك الفتاة الفدائية المجازفة التى تجد فى نفسها الشجاعة لتتزوج بحارا لا تراه الا بالصدفة كلما وصلت سفينته إلى ميناء الاسكندرية!؟ والمتزوجون أصلا: ما شعور زوجاتهم؟ . . والخاطبون أو الشابكون أو الكاتبون كتابهم: ما هو شعور أو رأى العرايس المقبلات على الزواج بهذه الصورة وبهذا الشكل؟!

سمعت من كبير المهندسين «محمد كيلانى ابراهيم» انه تزوج حتى الآن ٣ مرات، ولم يوفق فى أى مرة من المرات الثلاث بسبب حياته الدائمة فى البحر . . وسمعت من فنى الصيد «لؤى الشيخ أحمد يوسف» أنه تزوج ٦ مرات حتى الآن، رغم أن عمره ٣١ سنة فقط، وأيضا لم يوفق فى زيجاته الخمس السابقات، وربنا يستر فى السادسة . . وفى سهرة كان فيها الجو يغرى بالحديث والمصارحة فضفض أخصائى الصيد (ف . ا) فحكى لى عن الأسباب التى جعلته يفسخ خطبته بعد ٥ سنوات، حين اكتشف ان الخطيبة التى كان الحب يجمعه بها كل هذه المدة لم تستطع أن (تطيق) صبرا على وحدتها فى بعده عنها فى البحر مددا طويلة، فارتبطت بعلاقة عاطفية أخرى فى الوقت الذى كانت فيه مازالت مخطوبة له!

من بين شبان السفينة عدد منهم خاطب فقط، وعدد آخر (كاتب كتابه) وينتظر أول فرصة تقف فيها السفينة فى الميناء لكى يروح جرى

(يتزف) ويرجع بسرعة قبل السفينة ما تسافر تاني، كما فعل أخونا «أحمد عزب حبيش» ضابط ثالث السفينة (برنيس)، الذى نزل من السفينة فى الاسكندرية إلى محطة القطار رأسا ليأخذ أسرع قطار إلى طنطا، وهنا وجد عروسه «فادية» تنتظره على محطة السكة الحديد بملابس الفرح وهى تضع يدها على خدها وتزغر له بالعين الحمراء، فأسرع بالزواج فورا حتى دون أن يدعو أحدا من أصدقائه، وبعد ستة أيام فقط كانت صفارة السفينة تنتزع «أحمد عزب» من أحضان عروسه لتعيده إلى المحيط مرة أخرى!

من الآخرين «جاد محمد جاد» أخصائى الصيد وطرزان المحيط، كاتب كتابه على بنت عمه «فريال» ولم يجد الفرصة ليتم الزفاف بعد. . «فهمى عجمى» مهندس التبريد كاتب كتابه أيضا على «ماجدة عبد القادر يوسف» الطالبة بالمعهد العالى للخدمة الاجتماعية بالاسكندرية، وأيضا لم يجد فرصة بعد ليتم زفافه. . نفس الحال بالنسبة لشوقى الشرقاوى اخصائى الشباك وزوجته - مع ايقاف التنفيذ - «باتعة ابراهيم سالم». . أما اخواننا الخاطبون فمشكلتهم أكبر، فهم لا يجدون حتى الوقت الذى يعقدون فيه قرانهم فما بالك بالزفاف أيضا، وهذا ما يعقد المشكلة أكثر.

الشيء الذى

أجمع عليه كل شبان السفينة المكتوب كتابهم أو الخاطبين هو حالة التذمر الشديدة التى يلاقونها من خطيباتهم بسبب بعد الشبان عنهن فى البحر مددا طويلة، وتكتل البنات واصرارهن على انه بمجرد أن يتم

الزفاف فعلى العريس أن «يشوف له حل فى الحكاية دى» ويسعى لكى تجد له الشركة صاحبة السفن عملا على البر فى ادارة الشركة، أو يبحث لنفسه عن عمل آخر فى مكان آخر أو شركة أخرى لا يكون فيها سفر كثير هكذا. . لانه من المؤكد - وهذه هى وجهة نظر الخطيبات التى عرفتها من خطابهن: شبان السفينة - أن الفتاة لا تتزوج لكى تكون أسرة جديدة تكون هى ربتها وربها فى وقت واحد، بما أن الزوج سيكون غائبا دائما!! . . وهى فى الحقيقة وجهة نظر سليمة ومنطقية، لكن يقابلها فى الناحية الثانية وجهة نظر أخرى: لو أن كل الشبان هجروا العمل فى البحر ليتزوجوا، فمن الذى سيعمل فى البحر اذن!؟

وليست الفتيات وحدهن اللاتى يعانين من هذه المشكلة، فان نفس المشكلة هى الشغل الشاغل لتفكير شبانهن. . «عبد الوهاب فرغلى» قال: «المشكلة قدامى دلوقتى هى حاعمل ايه لما اتجوز، وازاى حاسيبها لوحدها مدة طويلة. . أنا باحب البحر صحيح، لكن هى ذنبها ايه؟ وهل كفاية أنها تقعد مع أهلى يسلوها ويونسوها علشان تبقى المشكلة اتحلت؟ ما أظنش. . ويبقى مفيش قدامى غير حل من اتنين: يا اتجوز واحدة تقدر تستحمل حياتى بالشكل ده، أو ما اتجوزش خالص»!! . . «أحمد عزب حبيش» قال انه بعد زواجه ينوى أن يترك البحر فى أقرب فرصة لانه مش طبيعى ان الواحد يتجوز ويشوف مراته أسبوع واحد واللا أسبوعين كل كام شهر!!. . وقال «حمدى حافظ» انه امامه سنتان أخريان يعمل فيهما فى البحر حتى تنتهى خطيبته من تقديم رسالة الماجستير التى تعدها الآن،

وبعدها سيتزوجان ويترك البحر فورا، لان خطيبته - بحكم أن أباها أيضا رجل من رجال البحر يعمل فى الفنارات - لاشك كان يضايقها أن يخلو بيت الاسرة من الأب فترات طويلة لغيابه فى البحر، ثم تتزوج هى الأخرى من رجل يعمل فى البحر فيخلو بيتها هى شخصيا من الزوج . . «ودى تبقى عيشة ايه دى؟»!! . . وقال المهندس «. . .» انه هو وخطيبته كانا يعتبران أن عمله فى البحر مرحلة مؤقتة يجمع فيها المال اللازم لبناء بيتهما بالشكل الفاخر الذى يرغبان فيه، لكن الذى حدث هو أنه يشعر مؤخرا بأن عمله فى البحر وابتعاده عن خطيبته فترات طويلة قد بدأ فعلا يؤثر على علاقتهما ويسبب بينهما نوعا من الفتور واللامبالاة، على الاقل من ناحيتها هى!! . . وقال «شوقى الشرقاوى» أنه كاتب كتابه منذ أكثر من ٥ سنوات لم يجد طولها الفرصة مرة واحدة لاتمام الزفاف، وأن عروسه (حاتطق) لذلك، لذا فانه بعد هذه الرحلة مباشرة لن يعود إلى البحر على الاطلاق حتى لو جاله البحر بنفسه لغاية البيت يترجاه!! . . وقال «جاد» طرزان المحيط : «قطعا أنا مش راسم مستقبلى على انى أقضى طول عمرى فى البحر، لكن كذا سنة بس وبعدين لازم أطلع البر، لانى مش ممكن أقدر أتصور أن فيه انسان يستطيع انه يقضى طول عمره رايح جاى كده فى البحر» . . وكانت الفدائية الوحيدة التى وافقت على أن يستمر زوجها فى العمل فى البحر بعد الزواج هى «ماجدة يوسف» خطيبة أو عروس «فهمى عجمى» مهندس التبريد : «هى بتنظر إلى عملى فى البحر على انه واجب قومى اولاً وأكل عيش محترم ثانيا، بمعنى أنه إذا كنا كلنا حانهرب من الشغل فى البحر بحجة اننا متجوزين، أمال مين

اللى حايشتغل فى البحر؟ ثم ان المرتبات والدخول الكبيرة التى يحققها العمل فى البحر ستحقق لذا حياة فاخرة أكثر ومريحة أكثر، مش ممكن أى وظيفة تانية على البر حاتحققها لنا»!!

عاقلة أوى الست «ماجدة» دى!!

وإذا كان

هذا هو حال شبان البحر المقبلين على الزواج، فكيف اذن يكون حال رجال البحر المتزوجين فعلا، ومن زمان، ومخلفين صبيان وبنات كبار وصغار، ومازالوا يعملون فى البحر وليس فى نيتهم تركه لا فى القريب ولا فى البعيد؟ مثلا: القبطان «عبد السلام داود» (١١ سنة زواج + ٤ أولاد)، وكبير الضباط «عباس جاد الله» (١١ سنة زواج + ٤ أولاد)، والضابط الرابع «أحمد الصحن» (٢١ سنة زواج + ٤ أولاد بعضهم وصل إلى الجامعة)..

رجل البحر المتزوج ورب الأسرة، من واقع مشاهداتى الشخصية ومن كلامهم معى، ينقسم إلى نوعين بعد أن يأخذه البحر من المدينة فترات طويلة من حياته.. النوع الأول رجل يصبح تزعجه حياة المدينة وتضايقه، ويتمنى ويتعجل انتهاء إجازاته ليعود الى البحر من جديد.. وتعزله حياته فى البحر عن حياة المدينة لدرجة انه يصبح لا يعرف شيئاً عن أمور المدينة ولا يعرف أين يذهب ليدفع فاتورة التليفون، ولا يعرف اولاده فى اى مدارس.. ويتلخم جدا ويحتاس اذا احتاج الأمر أن يذهب

إلى شركة النور لدفع فاتورة متأخرة . . وتصبح زوجته هى الكل فى الكل والمتصرفه فى كل شيء يتعلق بالبيت والاسرة والابناء، ويصبح هو فى بيته أقرب إلى ضيف مؤقت جاى ومسافر تاني، ويحب أولاده جدا ويدلعهم جدا ولا يرفض لهم طلبا على الاطلاق، ولا يحب أن يضربهم، لاحساسه بأنه (مش لازم يزعلهم منه فى الفترة الصغيرة جدا اللى بيشوفهم فيها) . . من هذا النوع من رجال البحر القبطان «عبد السلام داود» . .

والنوع الآخر من رجال البحر نوع تقف حركة الحياة فى بيته فى المدينة كلما غاب عنه فى البحر، وتتعطل كل مصالحه ومصالح اولاده مادام مسافرا، وتطارده البرقيات فى كل ميناء : (نعمل ايه فى الشيء الفلاني؟ وموضوع كذا رأيك فيه ايه ؟ ومحمد نجح فى الثانوية العامة نقدم له فى كلية ايه؟) وتحتاس الزوجة ويتلخم الأولاد اذا دقت بابهم أى مشكلة صغيرة، بل ويصل الامر إلى أن الزوج البحار يقوم (بترحيل) الأسرة كلها إلى قريته فى غيابه، أو يحضر (حد كبير) من أقاربه أو أقارب الزوجة ليقيم مع الأسرة حتى يعود (راجلها) من البحر!! . . من هذا النوع من رجال البحر كبير الضباط «عباس» والضابط الرابع «أحمد الصحن» . .

وجانب آخر

يتعلق بالمرأة فى حياة رجال البحر . . القول الشائع الذى نسمعه يقول، بكل اللغات، أن للبحار فى كل ميناء فتاة!! وهذا القول صحيح

١٠٠٪ فقد وصلنا - في رحلة أخرى تالية - إلى ميناء (بويرتودى لالوز) في اسبانيا، ودخلت السفينة على رصيف الميناء في الساعة الثانية بعد منتصف الليل، وبعد نصف ساعة فقط لاغير نزلت أنا والقبطان و«عباس» كبير الضباط لنقوم بجولة سريعة للتعرف على المدينة التي كنت أزورها لاول مرة. . وكم كانت دهشتي كبيرة حين وجدنا أن بحارة سفينتنا قد سبقونا إلى المدينة، وكل واحد منهم معلق في ذراعه فتاة حسناء!! جابها منين في الوقت المتأخر ده مش قادر أفهم. . وبعد دقائق قليلة لم يطق «عباس» صبرا فتركنا وقفز في تاكسي وذكر للسائق عنوانا باللغة الأسبانية، وفص ملح وداب!!

والحقيقة أنه كما أن للبحار فتاة في كل ميناء، فان نفس الشيء صحيح أيضا بالنسبة لفتيات الموانيء، خصوصا موانيء أوروبا. . فهن أشبه بمكاتب وكلاء الشركات: لكل واحدة منهن أيضا في كل سفينة بحار تنتظره وترقبه وتقابله وتخرج معه كلما جاءت سفينته إلى الميناء، وتقوم معه بدور الصديقة والزوجة. . ويا داهية دقي لو أن سفينتين دخلتا الميناء في وقت واحد!! . والبحارة يعرفون ذلك ومقتنعون بأن هذه العلاقات مع فتيات الموانيء ليست حبا ولا عواطف، ولاحتى صداقة حقيقية، ولكنها مجرد علاقة ترفيه من وجهة نظر البحار، واستفادة وهدايا من وجهة نظر فتيات الموانيء. . ونادرا جدا ما يحدث، بل ولم يحدث حتى الآن في سفن الصيد، أن تزوج واحد من بحارتها أو ضباطها فتاة من فتيات الموانيء، رغم أن بعضهن - أقول «بعضهن» - محترمات جدا ومن

أسر محترمة ، ورغم الاغراءات والتسهيلات والوظائف و(السيارات) التى يقدمنها كمحاولة لجر رجل الشبان المصريين ! !

والشخص الوحيد من رجال البحر الذى قابلته وتزوج من فتيات الموانىء هو كبير المهندسين «محمد كيلانى ابراهيم» ، ولكن ذلك كان منذ ١٥ سنة حين تزوج فتاة اسمها «نعمات ادواردز» فى رحلة له إلى (مالاوى) بجنوب افريقيا ، وأحضرها معه إلى القاهرة . . ولكنه كان زواجا فاشلا لم يستمر طويلا ، فأعادها إلى وطنها بعد أن تركت له أولاده منها ! !

صديقنا طبيب

السفينة القصير السمين المرح - ذو الشورت الكحلى والفانلة الحمراء النصف كم - كان يجلس مع أخونا «حمدى حافظ» الضابط الادارى فى قمرة «حمدى» قرب الغروب . . ولان «رفيق» لعبى وبيحب ينكش ويدعبس كتير ، فقد انتهز فرصة خروج «حمدى» من القمرة لفترة قصيرة لسبب ما ، ودعبس فوجد على الرف زجاجة أنيقة شكلها ظريف بها سائل لونه ذهبى . . فتحها وشمها فوجد انها ليست كولونيا ، ومن شكل الزجاجة استنتج ان السائل الذى بها ممكن أن يكون شيئاً للشرب : شربات ، مياه معدنية ، عصير فواكه ، حاجة زى كده . . فرفع الزجاجة إلى فمه وشرب منها شفطة واحدة فقط ، الا أنه وجد طعمها حراقا وغير مستساغ . . فأقفل الزجاجة وأعادها إلى مكانها على الرف . . ولما جاء «حمدى» سأله «رفيق» بسذاجة : «حمدى . . ايه اللى فى

القـزازة دى!؟»« فأجاب «حمدى»: «فيها ويسكى.. ليه؟ انت شربت منها؟» وبدا الذعر على وجه رفيق» الطفولى كبير الحجم وقال: «شفطة واحدة بس، أبقى أنا كده سكرت!؟»

وانتهز «حمدى» البكباك الفرصة وادخل فى روع «رفيق» أن الويسكى الذى فى الزجاجة من نوع رهيب جدا وقوى المفعول بشكل يجعل حتى الذى يمسك الزجاجة وهى مقفولة يسكر!! وأن «رفيق» بما أنه شرب منها شفطة واحدة فهو الآن سكران طينة!!.. واستسلم «رفيق» الطيب! لكلام «حمدى» واقتنع بأنه الآن سكران طينة فعلا، ومفروض أن يتصرف كما يتصرف السكارى، فصرخ فجأة بأعلى صوته: «هيه.. أنا جدع».. ثم تنبه لنفسه قليلا فقال فى توسل: «والنبى سكوا الباب أحسن عباس يسمع ييجى».. وعاد ينطلق مع انفعاله وشعوره بأنه سكران، فهاج وعمل عمايله وبعثر كل شىء فى القمرة ورماه على الأرض، ثم لبس عمامة التقى والورع والدروشة وراح يهز رأسه يمينا ويسارا وهو ينصحنا بالاهتمام بمشاكل البحارة لانهم غلابة، وأن نكون صادقين مع أنفسنا فى الكتابة عن مشاكلهم.. وبسرعة تجاوب معه زميلى المصور «عبد المنعم طاهر» وناداه بـ(مولانا فضيلة الشيخ رفيق)، وقضى السهرة كلها يقبل يدى «الشيخ رفيق» الممدودتين دائما جاهزتين للتقبيل ومنح البركات!!.. ثم تنازل «الشيخ رفيق» عن حكاية الدروشة ونصب نفسه هارون الرشيد الخليفة العباسى ونحن وزراءه المخلصين: «المخلصين بس.. ألف مرة.. والمش مخلصين لأ.. المش مخلصين

حاقطع رقبتهم واحد واحد وحاشكهم بالدبوس وأحرقهم بالكبريت وأجرحهم بالموس . . يا سياف»!! ثم أصدر فرمانا هارونيا بتعيين جميع طاقم السفينة وزراء فى حكومة هارون الرشيد، ما عدا صديقه الحميم المصور «عبد المنعم طاهر» فقد استخسر فيه وزارة واكتفى بأن يفتح له محل مصوراتي فى شارع سعد زغلول فى اسكندرية!!

وحين اندمج «رفيق» مع نفسه وعلا صوته وبدأ يقلبها جد، خشينا عليه، فقال له عبد المنعم انه : «لا سكران ولا حاجة، وأن شفطة واحدة من أجدع ويسكى فى الدنيا مش ممكن تأثر فى أى واحد، حتى شوف» ، ورفع «عبد المنعم» زجاجة الويسكى إلى فمه وأفرغ باقى الزجاجة فى بطنه بين صراخ «حمدى حافظ» صاحب الزجاجة، و«رفيق» ينظر اليه فى رعب وذهول ودهشة كأنه يرى شخصا يشرب حامض كبريتيك مركز ولا يحدث له شىء!!

وأفاق «رفيق» من سكرته الموهومة، وبعد دقائق طب «عبد المنعم طاهر» ساكتا، ولم نستطع أن نفيقه الا ظهر اليوم التالى!! تحف الناس دول، إذا كان ده والا ده . . الاثنين يجب أن يعملا! .

فصل الرابع عشر



محمد حسن .. ماركة مسجلة ..!

بحصيلة صيد

اليوم استطعنا أن ننهى الـ ١٠٠ طن الخامسة ولم يبق لنا الا نحو ١٣٠ طنا، ممكن - لو ظل حظنا الطيب فى جانبنا - أن ننهيها فى ٦ أو ٧ أيام أخرى ثم نبدأ رحلة العودة إلى الاسكندرية. الزمن المقرر لها فعلا منذ بدايتها والذى هو أقل بشهر كامل على الاقل من أى رحلة أخرى سابقة لنفس السفينة أو أى سفينة أخرى من سفن شركة مصايد أعالى البحار..

على أى حال، فات الكثير ما بقى الا القليل.. هانت..

لى نحو

ثلاثة أسابيع الان وقد استبدلت ليلى بنهارى ونهارى بليلى.. أصحو من النوم بعد العصر لا ظل مستيقظا ساهراً حتى صباح اليوم التالى مع شلة السهيرة على السفينة، نضحك كثيرا ونمرح كثيرا، وأكتب قليلا.. فان الرحلة قد قاربت نهايتها، وأشعر أن هذه الفترة من حياتى التى اقضيها الآن على هذه السفينة ستوحشنى كثيرا فيما بعد، لذا أحاول أن أعيشها بأقصى طاقتى وأستزيد منها ومن ذكرياتها التى أشعر الآن كأننى (أحس بها) فعلا وهى تختزن بداخلى.. ولا أدخل لانام عدة ساعات قليلة فى الصباح - وأحيانا قرب الظهر - الا لاستريح فقط استعدادا لسهرة الليلة التالية، ولو كنت استطيع أن أواصل الليل بالنهار بلا نوم لما نمت..

المهم، استيقظت اليوم قرب العصر لاشعر بحركة غريبة غير عادية على السفينة، لم أستطع أن أتبين ماهيتها فى البداية.. ثم بعد فترة

استطعت - حين استيقظت تماما واستيقظت معى أيضا حاستى الصحفية - لاحظت أن أغلب شبان السفينة من الضباط والبحارة - للغرابة - متشطفين!! والاكثر من ذلك غرابة أن أغلبهم كانوا يرتدون ملابس نظيفة أنيقة ومعتنين بمظهرهم بشكل غير معتاد!! . . «خبر ايه يا اخواننا؟ فيه ايه؟ داخلين ميناء؟» . . «ابدا» . . «راجعين اسكندرية؟» . . «ابدا» . . وبما أننا كنا فى وسط المحيط فمعنى ذلك أنه لا يمكن أن يكون أحدا من المسئولين قادما ليزور السفينة، اللهم الا إذا جاء بهليكوبتر!! . . «طيب فيه ايه، ما تفهمونا؟» . . «حانربط جنب (ماذر شيب)» . . «جنب ايه يا أخويا؟» جنب ماذر شيب روسية . . ماذر شيب Mother - ship علشان نأخذ منها شبك صيد» . .

واستشعرت بالسخافة والهيافة فى ردهم . . وايه يعنى (ماذر شيب)!؟ وده يخليكوا تتوضبوا وتتشطفوا وتتنضفوا كده كأنكم حاتربطوا جنب سينما مترو والا ناصية الامريكين والا قدام مدرسة السنية؟ . . قالوا : «وأكثر وأكثر وأكتر . . بنقول ماذر شيب . . يعنى سفينة من السفن اللى بيشتغلوا عليها الستات . . فاكر يعنى ايه ستات!؟» . .

ستات!!؟

أيوه صحيح : ستات!! . . ده أنا كنت نسيت الحكاية دى خالص . . فان لى - ولنا جميعا - ٦ أسابيع للآن لم نر فيها صنف الستات غير فى الصور الموجودة فى المجلات!! حتى نسينا شكلهم - أو شكلهن - . . يا ترى هم شكلهم ايه دلوقتى؟!

وبسرعة انفلتت عائدا إلى قمرتى، وبعد ١٠ دقائق فقط كنت أعود إلى سطح السفينة مرة أخرى وقد تشطفت وارتديت بنطلونا وقميصا نظيفين، ودعكت أسنانى بفرشاة ومعجون الاسنان . . مين عارف، مش يمكن!!؟

كانت قد وصلتنا برقية اللاسلكى من الشركة بأن السفينة الروسية (أشكوال Schkwal)، وهى (سفينة أم) أو (ماذر شيب Mother ship) عبارة عن دكان متنقل أو مخزن كبير لكل ما تحتاجه سفن الصيد من شباك وأدوات صيد وخلافه، وبها مستشفى كامل مجهز لاستقبال الحالات التى تستدعى اجراء جراحات أو أطباء متخصصين . . وتتجول هذه السفن المخزن فى المحيط الاطلنطى فى انتظار أية اشارة من أسطول الصيد الروسى الذى يعمل بهذه المنطقة حين تحتاج احدى سفنه إلى أى شىء . . وأيضا تربط جنبها فى وسط المحيط سفن الصيد الروسية الصغيرة لتفرغ شحنتها من السمك فى السفينة الكبيرة، ثم تعود الصغيرة إلى الصيد مرة أخرى . . وكان قد تم اتفاق بين ادارة الشركة فى الاسكندرية وبين السفينة (اشكوال) على أن تعطينا - فى وسط المحيط - ١٢ شبكة صيد ثمن الواحدة ألف جنيه، لكى تصبح هذه الشبكات الـ ١٢ رصيدا احتياطيا يوزع على السفن الثلاث: «برنيس» و«رأس بناس» و«الغردقة»، حتى لا تتكرر عملية خروج سفينة إلى الصيد بلا شبكة كما حدث معنا . .

وقرب الغروب

بدت لنا في عرض الاطلنطى من بعيد السفينة الضخمة (اشكوال)، فذهبنا إلى جوارها، وربطنا إلى جانبها الايمن بالحبال . . هى ضخمة هائلة الحجم بالنسبة الينا، راسخة كالجبل، وسفينتنا إلى جوارها صغيرة الحجم تتلاعب بها الأمواج، فكان شكلنا معا كطفل يمسك بيد أمه، لكنه شقى ومش قادر يقف ساكت فعمال يتشال ويتهبد زى الجن جنبها . . ولاول مرة منذ غادرنا الاسكندرية من ٦ أسابيع نرى : النساء!! . . لمحنا طيف أو خيال واحدة منهن بملابسها الداخلية تظهر وتختفى وراء نافذة مضيئة وهى تكوى ملابسها، فتجمع بحارة سفينتنا وعلى رأسهم ضباطهم عند مؤخرتها - مؤخرة السفينة طبعا!! - أمام شباك الفتاة الروسية تجمع التلامذة الصغار المراهقين أمام شباك بنت الجيران، فى مظاهرة صامتة ينتظرون أن (تبدو) أو (تتبدى) كاملة.. ثم بدأت المظاهرة تأخذ طابع الصخب الشديد، كل واحد يحاول أن يلفت نظر حسناء الشباك التى لا يراها حتى بوضوح!! . . ولمحت أنا فتاة أخرى تبدو من بعيد، فعبرت سفينتنا كلها بالعرض لمجرد أن أستطيع أن أرى الفتاة كاملة، بطولها بفستانها بساقيها، رغم الظلام وعدم (وضوح الرؤية)، ولكنها امرأة على أى حال . . امرأة وسط المحيط الاطلنطى!! . . وبعدها جاءت ووقفت أمامنا مباشرة فتاة أخرى محندقة صغيرة الحجم ولذيذة جداً حمراء الشعر منكوشته كأنها مستيقظة حالا من النوم، بضفيرتين زعرورتين، ووجهها باسم دائما ملىء بالنمش

الظريف، وعيناها لامعتان براقتان ضاحكتان، وترتدى شيئا قصيرا كبرنس البلاج، وحجمها أقرب إلى حجم تلميذات المدارس الثانوية.. القبطان «داود» بعد أن ظل ربع ساعة يحملق فيها ويلتهمها ويأكلها أكلا بنظراته حتى أصابته التخمة وهو لا يحول عينيه عنها، قال مداريا: «يا شيخ.. دى عاملة زى الضفدعة».. منه لله، كأنها فهمت كلامه، فقد راحت واختفت- كالنعمة - من وجوهنا، فلا طلنا ضفدعة ولا طلنا الفتاة الحسناء!!.. واتضح فيما بعد أنها: طباخة السفينة الروسية.. فليذهب «على البنى» طباخ سفينتنا هو وأكله الظريف إلى الجحيم.. نريد أكلا شائطا محزوقا، ولو حتى بيض مسلوق، من يد هذه الحسناء ولا نريد ديوك رومى من «على البنى» فان البيض المسلوق من يدها سيصبح فى فمنا أطعم وألذ ألف مرة من الديوك الرومى!!

واشتكى أخونا «عبد الوهاب فرغلى» مهندس التبريد من ضرسه الذى يؤلمه منذ فترة وفشل طبيبنا «رفيق» فى علاجه لانه طبيب باطنى، فذهبوا يأتون له بطبيب السفينة الروسية لاستشارته، فطلع الطبيب: ست طبيبة!!.. ووقفنا جميعا نملأ العين منها وهى تقارب الاربعين لكن هه، يعنى، لسة فيها الرمق!! واشتكينا جميعا من أسناننا حتى تطول وقفتها أمامنا، فلما اتضح انها هى الأخرى طبيبة باطنية اكتشف كل منا فجأة - أو تذكر - أن بطنه ومعدته وأمعاءه - وكل ما يمكن أن يدخل فى اختصاص الطبيبة الحسناء - تؤلمه!!.. وحاولنا اقناعهم بأن يبادلونا ويأخذوا طبيبنا «رفيق» ويعطونا طبيبتهم الربع حسناء - وأهو تخين

وملظلظ وباطنى زيها - ولكنهم رفضوا . . ومن غيظنا قال لهم كبير الضباط «عباس» : «طيب تاخدوا «رفيق» وماتدوناش حد بداله؟!»، ولكنهم رفضوا أيضا . . هم مجانين!؟

وظل خبراؤنا الروس الأربعة يحرجمون ويتمحكون ويتحايلون، حتى سمح لهم القبطان الروسى بالذهاب إلى السفينة الروسية بحجة الاستحمام!! فأرسلوا لهم أسانسير ظريف بالحبال ويرفع بالونش، نقلهم فوق مياه المحيط إلى (السفينة الأم) حيث هاصوا هناك، وشفناهم بأعيننا وهم (يهيصون) . . وتشعبطنا أنا وزميلى المصور «عبد المنعم» على أعلى الصوارى لكى نصورهم اثناء عملية الهيصة، فأسدلوا ستائرهم فى وجوهنا وتركونا نموت بغيظنا ونعض أصابعنا كمدا حتى وصلنا إلى الاكتاف . . حتى لقد تمنينا فى لحظة من اللحظات أن تغرق سفينتنا بجوارهم فينقذونا ويأخذونا عندهم . . أو حتى العكس زى بعضه!!

وفى النهاية، وبعد أكبر تعطيل وتلكؤ ممكن من ناحيتنا، استلمنا الشبكات، واستعدنا خبراءنا الأربعة ونحن نقابلهم بوجه كظيم ونحسدهم من أعماق طراطيف قلوبنا!!

والنساء كن

واحدا من ثلاثة موضوعات رئيسية تدور حولها أحاديث الناس - كل الناس - على السفينة . . يصبح واحد من هذه الموضوعات هو الموضوع الرئيسى فى فترة من الفترات، ولكن الموضوعين الآخرين يظلان دائما

موجودين إلى جواره . . وهذه الموضوعات الثلاثة التى لم تكن تخرج عنها أحاديث الناس هى حسب الترتيب : الدين والسياسة ، الجنس والنساء، الموانى . .

وكان الدين وكانت السياسة هما الموضوع الرئيسى لحديث كل الناس فى فترة بداية الرحلة . . لم يكن يجتمع اثنان على ظهر السفينة الا وكان محور حديثهما اما الدين واما السياسة . . فى بداية الرحلة كانت المناقشات الدينية على أشدها حول نشأة الكون وتطوره ونشأة الإنسان وتطوره، ورأى الدين ورأى العلم فيهما . . وكل من حفظ (الفاتحة) على السفينة أصبح مفتيا يفتى ويناقش ويحلل ويدلى بآرائه فى أمور الدين والدنيا . . ومن لا يتناقش فى الدين يتناقش فى السياسة وأمور البلد الداخلية والخارجية . . «وده كان صح وده كان غلط ، وفى الشيء الفلانى كان لازم يعملوا كذا وفى الشيء العلانى كان لازم يتصرفوا كذا» . . كلهم تحولوا إلى قيسونى وحجازى وحسن عباس زكى . . وطرحنا كل المسائل والمشاكل على بساط البحث - واحنا ورانا ايه؟ ! - واتخذنا فيها جميعا قرارات وحلولا حاسمة تنهى المشاكل تماما . . أبسطها أن نجعل ثمن تذكرة الترام أو الاتوبيس بـ ٢٥ قرشا ، وبالشكل ده يجد الناس أن ركوب التاكسيات أرخص فيركبوا التاكسيات ويسيبوا الاتوبيسات فاضية . . وهكذا تحل مشكلة الاتوبيسات المزدحمة!

ويعد بدء

الرحلة بقليل خفت المناقشات الدينية والسياسية لتفسح المجال لمناقشات أهم: الجنس والمرأة.. وبدأ كل واحد يحكى مغامراته وحواديته وحكاياته - محليا وخارجيا - وبدأت نتائج الحائط الأوروبية ذات الصور العارية، والصور العارية المقصوصة بعناية من مجلات لبنان، تملأ جدران القمرات من الداخل، بل وضلف الدواليب أيضا.. وحتى لوحة التعليمات الصغيرة الموضوعة بداخل كل قمرة، اختفت التعليمات فيها وراء صور البنات.. «سامى البرقى» الضابط الثانى و«أحمد عزب حبيش» الضابط الثالث علقا فى قمرتهما نتيجة اسبانية عليها صورة ظريفة جدا.. علقاها فى مواجهتهما مباشرة، بحيث تكون أول شىء تقع عليه عينا الواحد منهما حين يستيقظ، وآخر شىء يراه قبل أن ينام!!

ومن المؤكد أن للنساء فعلا تأثيرا عجيبا.. فالواحد منا فى مصر يحلق ذقنه كل يوم الصبح ويستحم مرة كل يومين ويغير ملابسه أكثر من مرة فى اليوم، كل ذلك من أجل النساء فقط.. أما هنا على السفينة - علشان مفيش نساء - فالواحد لا يحلق ذقنه الا كل ١٠ أو ١٥ يوماً.. ولا يستحم الا كل أسبوعين مرة، هذا إذا وجد الماء أصلا.. ولا يغير ملابسه الا كل ١٥ يوما ويبقى مستخسر كمان.. والذى يقول اننا فى المدينة نظهر بمظهر حسن من أجل رؤسائنا مخطىء، فان على السفنة رؤساء أيضا ولكننا لا نفعل شيئا خشية منهم، لاننا نعرف أنهم أوحش حالا وشكلاً!!

ومادام الحديث حديث النساء فلابد أن تظهر إلى جواره قطعا النكت الجنسية . . ورجال البحر يحفظون رصيدا ضخما من النكت الجنسية (الابيحة) . . ولكن فارس هذا الميدان الذى لا يشق له غبار فيه هو «عباس» كبير الضباط ، فهو اذا انفتح فيها - ومعها ضحكاته الصاخبة المجلجلة العنيفة - لا يتوقف لا حين يجد نفسه وقد أصبح وحيداً ! !

والموضوع الثالث

كان يظهر ويختفى على فترات خلال مدة الرحلة : موضوع الموانى . . فدخول السفينة الموانىء الاسبانية الاوروبية والافريقية هو الحديث المفضل عند الضباط والبحارة . . فكل منهم يحمل فى جيبه كشفا طويلاً عريضاً للأشياء والهدايا المطلوب منه أن يشتريها لاسرته من الموانىء التى تتوقف عليها السفينة خلال الرحلة . . ولما كان برنامج هذه المرة يقول اننا لن ندخل موانى على الاطلاق ، لذا فقد بدأ حديث الموانىء من الشائعات والاستنتاجات والتكهنات حتى وصل إلى التمنيات والرجوات . . وكل كام يوم تخرج اشاعة تنتشر فى السفينة كلها بأننا سندخل ميناء كذا ، ثم لا يتحقق ذلك فتهدأ الأحاديث قليلا ثم تعود لترتفع مرة أخرى بأننا داخلين ميناء كذا . . وظللنا على هذا الحال حتى دخلنا فعلا ميناء واحدا فى آخر الرحلة هو ميناء : الاسكندرية ! !

لماذا يريدون النزول فى موانى اسبانيا وافريقيا !؟ هل لمجرد أن يزوروا بلادا أوروبية وأفريقية !؟ أبدا . . فهذه الفكرة - مجردة - لا اعتقد انها تكون قد خطرت على بال واحد من بحارة أو ضابط السفينة ، لان أغلبهم

من ناحية شبعانين نزول فى موانى . . ومن ناحية أخرى فان هذه الموانى ليست جديدة عليهم، بل انها هى تقريبا تكاد لا تتغير فى كل رحلة . . اذن لماذا الاصرار على دخول الموانى، والالحاح الذى بلغ حد التوسل - بلا فائدة - فى بعض الاحيان!؟

أولاً وقبل كل شىء فان كل البحارة والضابط، على اختلاف أعمارهم، أصحاب بيوت . . ان لم يكونوا أزواجا وآباء فهم خاطبين أو كاتبين كتابهم وعلى وش جواز . . ومن ليس هذا أو ذاك فهو لديه أسرته : أبوه، أمه، اخوته، وإلى جانب هؤلاء صديقته أو حبيبته، وأصدقاؤه . . وكلهم لا يستطيع أن يدخل عليهم وايده فاضية بعد عودته من رحلة طويلة فى البحر وفى الخارج . . حاجة تكسف طبعا . . فالمتزوجون لهم زوجات وأبناء وبنات وهؤلاء لهم مطالب وطلبات . . والخاطبين والكاتبين كتابهم قطعا بيوتهم الجديدة تحتاج إلى أشياء، سواء كانت ضروريات أو كماليات، قطعا سيجدونها فى الخارج أرخص وأكثر تنوعا . . والباقون يريدون شراء هدايا لصديقاتهم وأصدقائهم . . هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى فانهم يجدون فى الموانى فى الخارج، سواء فى افريقيا أو أوروبا، وبالذات فى أسبانيا، التى يتوقفون - عادة - فى العديد من موانيها، مثل (قادش) و (فيجو) و(جزر الكناريا)، يجدون هناك مستوى من الحرية الاجتماعية والانطلاق و(البحبحة) غير موجودة عندنا فى مصر . . والشاب المصرى الذى (ينقطع قلبه) فى مصر من الجرى وراء فتاة مصرية حتى يستطيع أن يتخذها صديقة، ولا تقبل هى

صداقته الا على اعتبار انها (تمهيد) و(خطوة أولى) فى طريق الزواج، هذا الشاب فرخة بكشك في أوروبا - خصوصا العرب عموما والمصريين بالذات، لأن دمهم خفيف وحركين وملحلحين وظراف - ويجدون أن البنات الأوروبيات هن اللاتى يسعين اليهم ويجرين وراءهم ويتمنين رضاهم. . وطبعا هما بيرضوا، ما بيقولوش لأ أبدا!!

واصرار القبطان «داود» على عدم دخول موانى فى رحلتنا هذه لم يكن من باب العند أو ركوب الرأس أو نشوفية الدماغ، ولكنه أراد - بالاتفاق مع اللواء «مدكور» رئيس مجلس الأدارة - أن يقدم رحلة نموذجية تجريبية تأتى بأحسن النتائج في أقصر وقت ممكن. . ولم تكن حكاية (أقصر وقت ممكن) هذه تتيسر الا باختصار الفترات والمدد التى تضيع فى الذهاب من منطقة الصيد فى وسط المحيط الاطلنطى إلى الموانى، ثم العودة من الموانى إلى منطقة الصيد، ثم الايام التى تضيع فى الموانى نفسها. . وصمد القبطان «داود» لكل الظروف التى مررنا بها والمحاولات - المتعمدة منها وغير المتعمدة - والوساطات والرجاوات والشفاعات، لدرجة أنه حين (زنقه) ضباطه وهو يسهر معهم ذات ليلة فى صالونهم، فى مناقشة حول دخول الموانى، وانحمق واحد منهم جدا وهو يقول له أنه طلع هذه الرحلة خصيصا لكى يشترى لخطيبته فستان الزفاف من أسبانيا!! رد عليه القبطان «داود» بهدوء جدا يشرح له أننا لكى ندخل اسبانيا فسنحتاج إلى يومين ونصف يوم من مكاننا هذا فى وسط الاطلنطى إلى أقرب ميناء أسبانى، وسنحتاج إلى نفس المدة للعودة

منه، وسنحتاج إلى يومين نقضيهما فى الميناء، فيكون المجموع ٧ أيام . .
إذا صرفنا النظر عن أنها ضائعة من وقت الصيد ووقت الرحلة ومحسوبة عليها من غير مناسبة، فان اليوم الواحد للسفينة يتكلف ٨٥٠ جنيها . .
فاذا ضربنا الـ ٨٥٠ جنيها × ٧ أيام كانت النتيجة ٥٩٥٠ جنيها . . فهل يساوى فستان زفاف خطيبته ٥٩٥٠ جنيها تتحملها الشركة وتتحملها الدولة من أجل سواد عيون خطيبته العزيزة ! ! ؟

وحدث . . ولم تدخل السفينة أية موانى على الاطلاق فى رحلتها كلها ! !

أخونا ضابط

اللاسلكى «محمد حسن هارون» الشهير بـ «ماركونى» أو «محمد حسن . . حول» كما يسميه الخبراء الروس، وقع فريسة سهلة لبكبكة «حمدى حافظ» الضابط الادارى للسفينة : محمد من أسوان ولونه أسمر غامق ورفيع وعصعوص وصغير الحجم وله شكل خاص مميز ينفع فى السينما، فى أدوار البوابين والسفرجية والخدامين اللى دمهم خفيف . .
المهم، كان «ماركونى» و«حمدى» زملاء على السفينة (الغردقة) فى رحلة سابقة حين توقفت السفينة فى ميناء بأسبانيا، فنزلا معا يتجولان . .
وأعجب أحد المصورين الاسبان بشكل «ماركونى» فطلب أن يلتقط له صورة، واستغرب «ماركونى» للطلب اللى من غير مناسبة فرفضه . .
وألح المصور، ورفض «ماركونى» . . وبين الالحاح والرفض عرض المصور على «ماركونى» عشرة دولارات لكى يوافق على أن يتصور ! ! . .

آهه، جنان أوروبى، ما تعرفش ايه اللى الراجل المصور الاهبل توسمه فى «ماركونى»، لكن المهم أن أمام اغراء الدولارات العشرة ركع ماركونى وسجد، واتصور فيلم بحاله، بل وعرض على المصور الاسبانى انه يبعت يجيب الست والاولاد من مصر علشان يتصوروا هم كمان!!

وصارت هذه القصة نادرة ترويها السفينة (الغردقة) وكل سفن الصيد..

وحدث بعد ذلك أن تخلف «ماركونى» عن الرحلة التالية للسفينة بينما سافر «حمدى».. وعادا ليلتقيا مرة أخرى فى رحلتنا هذه على السفينة (برنيس).. ووجدها «حمدى حافظ» فرصة لكى يمارس بكبكته مع «ماركونى»، فأدخل فى روعه أنه حين كان فى أسبانيا فى الرحلة التى تخلف عنها «ماركونى» فوجىء بصورة «ماركونى» التى التقطها المصور الاسبانى تملأ كل محلات أسبانيا، مرسومة على علب الورنيش البنى!!..: «وشفت بأه الراجل المصوراتى الخبيث ده كان عايز يصورك ليه؟ آدى بأه اللى خلاه يديلك ١٠ دولارات»!!.. ولم يكتف «حمدى حافظ» بذلك، بل استطاع أن يقنع «ماركونى» بأن من حقه أن يطالب (بحق أداء علنى) لصورته، ومن حقه أيضا أن يساوم الشركة صاحبة الورنيش ويأخذ منها ١٠ دولارات أخرى فى مقابل أن يوافق على أن تضع الشركة صورته على علب الورنيش الاسود أيضا!!!.. وصدقه «ماركونى»، وكان أغلب حديثهما طول الرحلة بعد ذلك حول هذا الموضوع.. و: «بس لما نوصل أسبانيا».. لذا، فلم يكن مستغربا أن

يكون «ماركونى» هو أكثر المتحمسين لدخول السفينة إلى الموانى . . وأسبانيا بالذات ! ! .

نهاية الرحلة

تقترب بسرعة كبيرة . . أنهينا اليوم الـ ١٠٠ طن السادسة والأخيرة، ولم يبق أمامنا الا نحو ٢٠ أو ٣٠ طنا أخرى فقط، حصيلة يوم واحد أو يومين على الأكثر ثم نبدأ رحلة العودة، التى ستستغرق نحو ١١ يوما أخرى بدلا من ١٣ يوما، لاننا الآن على حافة منطقة الصيد فى المحيط الاطلنطى وقريبين جدا من جبل طارق الممكن أن نصل اليه فى خمسة أيام بدلا من ٧ أيام . .

وقد تقاربت اليوم سفينتنا (برنيس) مع شقيقتها السفينة (رأس بناس) التى وصلت مؤخرا إلى منطقة الصيد فى المحيط . . وعرف طاقم (رأس بناس) منا أننا على وشك أن ننهى رحلتنا ونعود إلى الاسكندرية . . قطعا هم يشعرون الآن بنفس شعورنا حين وصلنا إلى منطقة الصيد فى بداية رحلتنا وكانت السفينة الثالثة (الغردقة) قد انهت رحلتها وأوشكت على العودة، فحسدناها . . وأصبحنا نحن الآن محسودين . .

وباقتراب رحلتنا من نهايتها بدأت أعصاب الضباط والبحارة المشدودة والمتوتره تهدأ وترتاح وتسترخى . . وبدأ الناس على السفينة يجدون وقتا لحديث هادىء متأن متمهل، ويستعرضون معلوماتهم وثقافتهم وسعة اطلاعهم، وبدأ القبطان «داود» يناقشنى فى أدب شكبير وقلة أدب أحمد

رجب . . واستفرد بى «ثروت» مهندس ثان السفينة ليختبر مدى تعمقى فى اللغة العربية ، وكان الاختبار الذى وضعه لى تركيبة من الكلمات العربية الاصلية من النوع الذى يتحفنا به المجمع اللغوى ، وضعها «ثروت» فى مجموعة جمل مفيدة ، وان كنت أنا أعتقد أنها غير مفيدة على الاطلاق ، والا فليقل لى أى واحد منكم ان كان يستطيع أن يفهم شيئا من هذا الكلام الـ . . . مفيد ! !

- الصق روانفك بالجيوب . .

وخذ المزبره بين شفائرك ، واجعل

حندورتيك إلى فيهلى ، حتى لا

أنفى نفية الا اودعتها مجماطة

جلجلانك ! !

هل فهمتم شيئا . . ولا أنا . . لكن «ثروت» (ترجمة) لى بأن معناه :

- ألصق مقعدك بالأرض . . وخذ القلم بما بين أصابعك ، وأجعل عينيك إلى وجهى ، حتى لا أقول قولا الا دخل سواد قلبك ! ! !

ربنا يهديك ويشفيك «يا ثروت» . . شايفين طول البقاء فى البحر بيعمل ايه فى الناس ! !

ل الخامس عشر



حفلات القلق..!

التبريد «عبد الوهاب فرغلى»، الذى كانت هذه أول رحلة له على سفن الصيد المصرية بعد عودته من بعثته فى روسيا التى أمضى فيها ٥ سنوات، كانت لى ملاحظة غريبة عليه لفتت نظرى على امتداد الرحلة كلها تقريبا: هو أنه - بشكل ما - يحاول بقدر الامكان الا يبقى فى أى مكان يوجد فيه القبطان «داود». . واذا دخل القبطان «داود» صالون الضباط ليقضى معهم جانبا من سهرته، لا تمر عدة دقائق لا وقد انسحب «عبد الوهاب» بهدوء. . وفى مرة من المرات قرب نهاية الرحلة ما أن جلس القبطان فى الصالون حتى لفتت نظره حركة تهيؤ «عبد الوهاب» للقيام من مكانه استعدادا للزوغان، فتأمله القبطان «داود» مليا ثم قال له: «يا أخى أنا كل ما أشوفك أحس ان مش ممكن دى تكون أول رحلة أشوفك فيها. . حاسس كده انى أكيد شفتك أو أعرفك قبل كده، بس طشاش. . يعنى لولا فرق السن بيننا كنت تصورت انك كنت تلميذاً معايا فى ابتدائى أو فى ثانوى مثلا». . وابتسم «عبد الوهاب» فى ارتباك وهو يجيب: «سيادتك عندك حق يا أفندم. . سيادتك فعلا كنت بتشوفنى كتير، بس زمان أوى» وقال القبطان «داود» مندهشا: «زمان أوى يعنى ايه؟ حد من اخواتك الكبار كان من أصحابى»؟ وأجاب «عبد الوهاب» وهو يشد قامته كأنه يكاد يقف انتباه: «لا يا افندم. . بس أنا قبل ما أسافر البعثة كنت عسكرى متطوع فى السلاح البحرى، واشتغلت عسكرى مع سيادتك لما كنت سيادتك قبطان السفينة (انتصار)

اللى هى اليخت الملكى (فخر البحار) سابقا . . يعنى سيادتك فاكر شكلى بس مش قـادر تربط بين المهندس دلوقـتى والعسكرى اللى كـان معـاك زمان»!!

على الـ ٣٠

طن الأخيرة المطلـوبة بدأ الحـظ يعصـلج معـانا بعد أن ظـل موفقـا - أو على الأقل عـاديا - طول الرحلة تقـريبـا . . المحـيط هو نفس المحـيط والمنطقـة هى نفس المنطقة والشبكة هى نفس الشبكة والسـمك هو نفس السـمك والسفينة هى نفس السـفينة، ولكـن المسـألة أولا وأخيـرا مسـألة أرزاق، وقيراط حظ ولا فدان شطارة، واجرى يا ابن آدم جرى الوحـوش غير رزقك لـم تحوش . .

بالامس كـان حظنا منحسا جدا . . فحتى السـاعة الثالثة ظهرا كنا قـد اصطدنـا أربعـة أطنان ونصف فـقط، وكـان المفـروض أن نصطـاد ٢٠ طنا على الاقل . . أمـا اليوم فرغم أن القبطـان بدأ الصيد من السـاعة الخامسـة صباحا استعجالا لانتهـاء الصيد وبدء العودة، الا اننا بعد ١٥ سـاعة كنا قد القينا الشبكة فى المحيط ٧ مرات، وكل مـرة كـانت تبقى فى الماء سـاعتين كـاملتين، ومع ذلك فلم تزد حصيلة اليوم عن ١٥ طنا فقط كنا نصطادها فى الايام العـادية فى شبـكة واحـدة . . ومـازال باقـيـا لنا نحـو ١٠ أطنان أخرى لابد من صيدها، وعلى ذلك فسنضطر إلى استكمـال الصيد غـدا أيضا . .

وأراد القبـطان «داود» أن يريـح الاعـصـاب المتـوتره قـليلاً، فـأمر بألا ترسو السـفينة بعد انتهـاء صيد اليوم، وانما تظل طوال الليل منطلقة

شمالا فى اتجاه جبل طارق، لكى نكسب بعض الوقت وبعض المسافة فى حالة انتهاء الصيد غدا، فنكون أقرب إلى طريق العودة، ونصطاد الكمية الأخيرة المتبقية لنا (فى سكتنا) واحنا مروحين . .

وكأنما أراد الاطلنطى أن يقيم لنا حفلة وداع على طريقته الخاصة، فذكر العاصفة بنا، فجاءت الليلة لتحيتنا بعد أن كنا قد نسيناها . . وفاجأتنى العاصفة وأنا سهران أكتب ليلا فى صالون الضباط، فلم أستطع أن أتحرك من مكانى للنزول إلى قمرتى، فقط استلقيت على كنبة فى الصالون ورحت أرقب برعب السفينة وهى تصارع البحر والبحر يصارعها، ومرة تتسلق الموجة فترفعها الموجة وتهبدها على سطح المحيط فتنتفض السفينة الصغيرة بعنف كأن جبلا مسته صاعقة أو لحقه زلزال عنيف، ومرة تتسلقها الموجة حين تأتى عالية فتعبر فوق رؤوسنا السفينة من مقدمتها حتى مؤخرتها بطول السفينة كلها ٧٦ مترا وأكثر!!

يارب: استر على الاواخر . .

أيقظنى المهندس

ناجى قرب فجر يوم بعد أن نمت أقل من ساعة واحدة فقط، وكان هو لم ينم بعد . . بعد طول عشرتنا معاً فى البحر انتقلت عدوى الصحافة إلى جميع ضباط السفينة الشبان فأصبحوا جميعا يعملون مساعدين لى، وكل واحد منهم اعتبر نفسه صحفيا . . «وهو انت بتعمل ايه يعنى؟ ما انت طول النهار وطول الليل قاعد معانا بتضحك وتنكت وبتهزر ومش

بنشوفك تعمل حاجة فيها صحافة . . ايه يعنى انك بتكتب لك شوية بالليل، ما هو أى واحد بيعرف يكتب، وكلنا بنكتب، وياما كتبنا . . ده احنا ما كناش عارفين ان الصحافة سهلة بالشكل ده»!! . . وعلى الرغم من هذا فان المهندس «ناجى نوار» حين شاهد فى عرض المحيط الاطلنطى قرب الفجر منظرا فريدا من النادر أن يمر بمن يعمل فى البحر مرتين فى حياته، استخسر أن تفوتنى مشاهدة ذلك المنظر الفريد، فأيقظنى: منظر فريد فعلا، ولا يتكرر فعلا، وقد يعيش انسان حياته كلها فى البحر فلا يراه، لانه فعلا نادرا ما يحدث: منظر سفينة فى وسط البحر أو وسط المحيط وقد تعطلت الآتها تماما وعجزت عن السير والحركة، فأرسلت تطلب النجدة من أقرب ميناء اليها . . والنجدة هنا تكون عبارة عن سفينة أخرى أو قاطرة (تقطر) السفينة المتعطلة أو تجرها إلى أقرب ميناء لكى يتم اصلاحها فيه . . وفى هذه الحالة يكون من حق السفينة التى تجرها أو تقطرها أن تحصل على نصف ثمن السفينة المعطلة، بالإضافة إلى نصف قيمة شحنتها، سواء كانت تحمل ذهبا أو بطاطس . . وليس مهما على الاطلاق حجم السفينة أو القاطرة التى تجر السفينة المعطلة، فان السفينة المعطلة تصبح كقطعة خشب عائمة فوق سطح الماء، ويصبح من السهل جدا تحريكها بأى قوة جذب بسيطة مهما كان حجم السفينة المعطلة!!

سفينة كبيرة طويلة وضخمة فاخرة جدا، مظلمة ليس فيها بقعة ضوء واحدة، يخيم عليها جو من الكآبة والحزن كأنها قصر كبير مهجور تركه أصحابه . . تجرها قاطرة صغيرة ضعيفة متواضعة: شبه علىّ منظرهما معا

كأسد مريض عاجز يجره كلب حقير جربان . . أو بطل قديم عملاق من أبطال كمال الاجسام فاخر المنظر جار عليه الزمن فكف بصره ، وأصبح يسحبه من يده طفل صغير ضئيل رث الثياب!!

وفى الخامسة

الا ربعا عصر اليوم خرجت الشبكة من الماء . . وبنظرة سريعة قدر القبطان «داود» من مكانه فى غرفة قيادة السفينة حمولة الشبكة ، فسأل بالميكروفون «عباس» على السطح بجوار الشبكة :

- مش كفاية كذه يا عباس!؟

فرفع «عباس» ذراعيه الاثنتين إلى أعلى وأشار بهما متقاطعتين منفرجتين علامة انتهاء الصيد تماما . . فالتفت القبطان «داود» فى غرفة القيادة إلى الضابط الرابع «أحمد الصحن» الذى يمسك بعجلة القيادة وقال بصوت قوى مرتاح محددا خط السير الجديد :

- الضومان ٢٣ . .

وردد «الصحن» بصوت آلى :

- الضومان ٢٣ . .

ودارت السفينة فى قوس كبير لتغير اتجاهها إلى الشمال ، وتبدأ على الفور رحلة العودة التى ستستغرق نحو ١١ يوما قبل أن نصل إلى الأسكندرية . .

***

ما أسرع ما تمر الأيام: منذ نحو خمسين يوما، وقبل قيام السفينة بعدة ليال، كنت أنا وزميلى المصور «عبد المنعم طاهر» نتسكع فى شوارع الأسكندرية ليلاً، نملأ أعيننا من المدينة الجميلة التى سنغيب عنها فترة طويلة، حين قال «عبد المنعم» متسائلا:

- مش كان حقنا نطلع السفينة نبات عليها من قبل الرحلة بليلة!؟

قلت له:

- ما تستعجلشى على رزقك، بكرة الكام يوم اللى فاضلين يفوتوا بسرعة وتبتدى الرحلة، وبعدهم كمان الكام شهر بتوع الرحلة يفوتوا وتنتهى الرحلة، وبسرعة كمان كام سنة يفوتوا، وتبقى الرحلة نفسها مجرد ذكريات!!

وها قد انتهت الرحلة فعلا.. وكلها كام يوم ونصل إلى الاسكندرية، ثم إلى القاهرة.. وتصبح هذه الأيام الجميلة المتعبة الممتعة كلها فعلا: مجرد ذكريات!!

أيام!!

***

أمامنا ٣٠٠٠ ميل بحرى فى مشوار العودة إلى الاسكندرية، سوف نقطعها بسرعة ١٢ عقدة أو ميل بحرى فى الساعة = ٣٠٠٠ ميل بحرى على ١٢ ميل فى الساعة = ٢٥٠ ساعة، أو نحو ١٠ أيام و ١٠ ساعات..

وهكذا تصبح الرحلة مقسمة كالآتى: ٣٠٠٠ ميل بحرى فى الذهاب من الاسكندرية إلى منطقة الصيد فى وسط المحيط الاطلنطى، قطعناها فى نحو ١٣ يوما + ٣٠٠٠ ميل بحرى من منطقة الصيد فى المحيط الاطلنطى إلى الاسكندرية نقطعها فى أقل قليلا من ١٢ يوما لاننا نسير الآن فى رحلة العودة مع التيار، بمعنى أن التيار يكون عاملا مساعدا على زيادة سرعة السفينة + ٤٠٠٠ ميل بحرى قطعناها فى تجوالنا فى منطقة الصيد على مدى ٣٥ يوما التى قضيناها فيها، وذلك لاننا كنا نتحرك أثناء النهار فقط ونرسو أثناء الليل. . اذن فالمسافة التى ستكون السفينة قد قطعتها خلال الرحلة كلها منذ مغادرتنا الاسكندرية حتى عودتنا اليها هى ١٠,٠٠٠ ميل بحرى كاملة، أو ١٨ ألفا و ٥٣٠ كيلو مترا، لان الميل البحرى ليس ميلا عاديا. . الميل العادى يساوى ١٧٦٠ ياردة أو ١٦٠٩ أمتار، أما الميل البحرى فهو يساوى ٢٠٢٧ ياردة أو ١٨٥٣ مترا. .

بالمناسبة (العقدة) هى نفسها الميل البحرى. . ولكن الميل البحرى مسافة. . أما العقدة فهى سرعة، وتساوى ميلا بحريا واحدا فى الساعة الواحدة. . والله أعلم!!

وبانتهاء مرحلة

الصيد وبدء رحلة العودة بدأت الاعصاب التى كانت قد ارتخت واستسلمت وتبلدت نتيجة طول مدة الصيد، وبدأت أعصاب أهل السفينة كلها تصبح مشدودة ومتوتره من جديد. . فكلها أيام ونصبح فى الاسكندرية. . أو فى مصر. . البلد. . بلدنا. . وهكذا ظهرت

الاسكندرية والقاهرة فى أفق التفكير والافكار ونحن بعد مازلنا فى خطواتنا الأولى فى طريق عودتنا اليهما الذى سيستمر ١١ يوما تقريبا . .
وبدأ الجميع يفكرون فى البلد وماذا جرى وماذا يجرى فى البلد : أهلنا ، ناسنا ، حبايبنا ، أولادنا : ماذا يمكن أن يكون قد حدث لهم فى خلال هذين الشهرين الطوال اللذين غبنا فيها عن البلد؟ ! يا ترى مين مات ويا ترى مين عاش ويا ترى مين حصل له حاجة وحشة ومين حصل له حاجة كويسة؟ وحبايبنا : يا ترى حانرجع نلاقيهم حافظين الود وحارسينه والا بعدنا عنهم خلاهم نسيونا ، على اعتبار ان (البعيد عن العين بعيد عن القلب)؟ ! والولد عمل ايه فى الثانوية العامة اللى بيعيدها؟ والبنت اللى عندها ١٧ سنة ! يادى المصيبة ! ! . . ويا ترى الفلوس اللى أنا سايبها فى البيت كفت والا ما كفتش ! ؟ واذا كانوا احتاجوا فلوس تانية يا ترى مين يديهم ومن يطلع ندل ومين . . . ! اللهم اخزيك يا شيطان ! ! . . ويقف الطبيب الشاب «رفيق» على حاجز السفينة وقت الغروب ينظر إلى الافق الذى يصبغه الشفق بلونه الاحمر الغامض الحزين ويأخذه الشجن والحنين فيبكى ، ويظل يبكى طول المساء . . أول رحلة لرفيق . . وتوقد فى قلبى نارا أغنية أم كلثوم التى تأتينا ضعيفة خافتة من خلال الموجة القصيرة التى يذيعها راديو القاهرة : (فات الميعاد) . . الموسيقى الاليمة المصاحبة لها أثارت عواطفى وأشجانى وذكرتنى بما أحاول أن اتناساه واتجاهله وخرجت إلى هذه الرحلة هربا منه : تفيد بايه يا ندم يا ندم يا ندم . . طالت ليالى الألم واتفرقوا الاحباب . . وكفاية بأه تعذيب وشقا» . . أه ، يا ندم ! ! وأغالب الاشجان حتى لا تغلبنى وتظهر على ،

فأندمج وسط مجموعة الزملاء حتى تذوب همومى بين همومهم، وترتفع أصواتنا بضحكات نعلم جميعا أنها مجرد أصوات رنانة تخرج من حلوقنا فقط كأنما لتزيل وحشتنا، ولكنها قطعا ليست صافية وليست من القلب. . والسؤال الذى يشغل ذهن وبال وتفكير كل واحد منا ونداريه عن أنفسنا قبل أن نداريه عن غيرنا، بالصوت العالى والضحكة الجوفاء: مصر. . يا ترى كيف سنجد الأحوال فى مصر حين نعود!!؟

***

وما حدث أمس حدث اليوم أيضا: استيقظت من النوم وقت الغروب وأنا أشعر بالرغبة فى البكاء لسبب غامض لا أدريه، ثم تبينت أن السبب هو الراديو أيضا، والمقدمة الموسيقية الحراقة المليئة بالشجن لاغنية (العيون الكواحل) لفايزة أحمد، وكاد الشجن الذى حرك مشاعرى وعواطفى كلها أن يبكينى. . وطار بى الشوق والذكريات إلى شرفة شقتى التى تطل على القاهرة كلها من أعلى دور فى العمارة التى أسكنها: تخيلت ساعة الغروب فى شرفتى وأنا وحدى والقاهرة كلها من تحتى ممتدة فى كل اتجاه، جالسا وحدى فى ظلام ما بعد الغروب بقليل استمع إلى أغنيات أم كلثوم الحراقة التى تستفز العواطف وتستثيرها مع الذكريات، خصوصا بالنسبة للناس فى سننا فى منتصف العمر ويشعرون - أكثر من غيرهم - بأن العمر يجرى بسرعة جدا، أسرع مما نستمتع به. . أين أنا من القاهرة الآن؟ وهل يقدر لى بعد كل الاخطار التى واجهتنا ومررنا بها، ومازال أمامنا أن نمر ببقيتها، أن أعود إلى القاهرة وإلى بيتى، لاجلس فى شرفتى نفس الجلسة ساعة الغروب مرة أخرى!!؟

وبدأت حفلات السمر وفيها يجتمع الضباط والبحارة كل ليلة، فانتا أن اختلط الجميع، فقد انتهى الصيد، فما أن يأتى المساء ومعه شحناتــ قلقه حتى يندمج الجميع معا: ضباطا وبحارة. . ويصبح المكان المختار للسهر والسمر هو منطقة مقدمة السفينة المتجهة - الآن - إلى الأسكندرية. . حفلات سمر وترفيه فى ظاهرها، وحفلات قلق وترقب وانتظار فى باطنها. . كما نسهر طول الليل جلوسا على الأرض فى مقدمة السفينة، نضحك ونغنى وعيوننا جميعا مشدودة إلى الأفق أمامنا مربوطة به، كأننا نتوقع أن تحدث معجزة ويظهر شاطىء الاسكندرية فجأة قبل موعده بعدة أيام، أو أن نجده وقد ظهر مكان شاطىء المغرب أو الجزائر أو تونس مثلا. . وأصبحت تسلية البحارة أن ينتهز كل واحد منهم فرصة غياب القبطان «داود» عن غرفة القيادة ليصعد البحار اليها ويتسلل إلى الخريطة البحرية التى تبين (كورس) أو خط سير السفينة وينظر فيها ثم يسأل ضابط الوردية: «احنا فين دلوقت؟» فيضع الضابط اصبعه فى صمت على مكان فى الخريطة لا يعنى شيئا بالنسبة للبحار الذى لم يفهم شيئا. . فيعود ليسأله: «يعنى فاضل قد ايه؟» فيجيب الضابط باختصار وبصوت لا حياة فيه «٨ أيام». . فيهز البحار رأسه وينصرف وهو يقول بصوت خافت مواسيا نفسه: «معلش. . هانت»!!

***

ذكرنى موقفنا هذا برواية سريعة كنت قد قرأتها زمان فى مجلة أجنبية ولم أفهمها وقتها. . فقد كففنا منذ أواسط أيام الصيد عن عد الأيام التى

انقضت أو الأيام الباقية على انتهاء رحلتنا . . نوع من التبلد والاستسلام لتشابه الايام وتكرارها ورتابتها ومللها ، حتى أننا لم نعد نفكر ، أو نحاول أن نفكر : النهاردة ايه في أيام الأسبوع ، أو النهاردة كام في الشهر . .

القصة السريعة التي كنت قد قرأتها في المجلة لأجنبية تقول أن ناسا في مثل ظروفنا هذه تقريبا كانوا يعيشون في جزيرة شبه مهجورة في المحيط الاطلنطي ايضا ايام الحرب الماضية ، تمر عليهم الأيام بطيئة مملة راكدة وخمانة صفراء صامتة . . وأراد واحد منهم ذات يوم أن يحرك لسانه ليتكلم ويقول شيئا ، أي شيء ، فالتفت إلى زميله وقال له : «كم الساعة الآن»!؟ ولم ينظر الآخر في ساعته وانما أجابه بأسى وهو ينظر إلى الافق : «يوليو»!!

وبعد أن

كنا نلح ونرجو أيام الصيد في طلب تشغيل السينما والقبطان وكبير الضباط يرفضان ، أصبحت السينما الآن تعمل كل ليلة ولا تجد من يشاهدها . . فقد انصرف أهل السفينة عن السينما إلى مراقبة الأفق والتأمل والتفكير . . ولم تعد لديهم قابلية لمشاهدة السينما : لما نرجع اسكندرية ونتطمئن على كل حاجة نبقى نشبع سينمات هناك!!

والغريب أنه رغم أن الرحلة قد أوشكت على الانتهاء بعد عدة أيام قليلة ، الا ان التقتير في صرف الماء العذب مازال قائما . . وبالرغم من أننا

خرجنا من الاسكندرية وفى خزانات المياه فى السفينة ١٠٠ طن، فاننا نعود الآن إلى الأسكندرية بعد شهرين فى البحر الأبيض وفى المحيط الاطلنطى والخزانات تكاد لم تنقص شيئا . . ففيها الآن أكثر من ٩٠ طنا!!

لم أجد اليوم ماء أتشطف به وأغسل فمى، فلم أجد أمامى الا أن أتمضمض من الماء المالح الذى فى جردل الغسيل القذر المذاب فيه مسحوق رابسو. . ودار المهندس «فهمى عجمى» - رفيقى فى قمرتى - يلف على القمرات المجاورة كلها ليشحت لى شوية ماء صغيرة أشطف بها وجهى، فلم يجد غير نصف كوبة ماء فقط جمعها من بقايا الزجاجات من أكثر من قمرة!!

هانت . . كلها كام يوم ونستحمى فى بيوتنا، ونأخذ كل يوم دش ١٠ مرات لو حبينا؟!

لمسة حب

من البحارة سعدت بها اليوم مرتين: المرة الاولى حين جاءنى البحار العجوز «إبراهيم شاهين» أو (عسران) ليقدم لى هدية كتذكار منه: شبكة مصنوعة من خيوط النايلون الذى يستخدم فى شباك الصيد، غزلها بيده ليقدمها لى كتذكار لرحلتى على السفينة، حتى لا أنسى بحارة (برنيس)!! . . لم أجد عندى ما أستطيع أن أقدمه «لعسران» ردا على هديته الرقيقة غير كتاب من الكتب التى كانت معى: أهديته كتاب

(فنان فى باريس) للفنان «فتوح نشاطى» . . ثم جاء المهندس «ثروت» مساعد كبير مهندسى السفينة ليخبرنى أن الفنيين والميكانيكيين فى غرفة ماكينات السفينة قد جهزوا لى (صفيحة فسيخ) من السمك الذى ملحوه أثناء رحلة العودة، برضه لكى أتذكر بها بحارة (برنيس) ورحلتى على (برنيس)!!

ازاء كل هذا الحب والمودة والعطف قررت أن أرشح نفسى فى الانتخابات القادمة: عن دائرة المحيط الاطلنطى!!

قرب ظهر

اليوم مررنا مرة أخرى على جزيرة (بنتلارى) فى البحر الابيض: هل تذكرونها؟ الجزيرة الايطالية السجن!! . . ومن باب الترويح والترفيه عنا اقترب القبطان «داود» بالسفينة من الجزيرة اقترابا شديدا، لدرجة أننا استطعنا أن نرى الناس فيها فى بيوتهم بالعين المجردة وبدون نظارات معظمة . . وخرج رجل وامرأة - لعلهما واحد من الحراس وزوجته - من بيت مكون من دور واحد سلاملك فى منطقة مكشوفة على حافة الجزيرة . . المرأة ترتدى قميص نوم وردى اللون قصيرا جداً، والرجل يرتدى ملابسه الداخلية فقط، وسحب الرجل بنطلونا كان منشورا على حبل غسيل ظنناه سيلبسه ولكنه رفعه بذراعه وراح يلوح به لنا فى حماس شديد، ونحن نرد عليه تحيته وتلويحه وعيوننا كلها مركزة لا تتحول عن المرأة التى بجواره . . وحتى وصلنا إلى الاسكندرية بعد أربعة أيام كانت رقاب وعيون شبان السفينة مازالت معووجة وملووحة ومتجهة إلى جزيرة قميص النوم الوردى . . أسف، أقصد جزيرة بنتلارى!!

«داود» اجتماعين بمناسبة قرب انتهاء الرحلة ، واحد منهما للضباط والآخر للبحارة . . في اجتماع الضباط شكر فينا أنا وزميلي المصور «عبد المنعم» بكلمتين وقال اننا كنا أعضاء فعليين في أسرة السفينة باندماجنا فيها وفي مشاكلها ومعايشتنا لها كما هي . . تذكرت كلماته عنا في اجتماع بداية الرحلة فابتسمت . . وشكر أيضا في «عباس» كبير الضباط لانه - رغم مرضه - قد استطاع أن يجعل النظام مستتبا فكفل بذلك حسن سير العمل على السفينة ، وأيضا نظافتها من الداخل والخارج في بداية الرحلة ونهايتها . . وشكر في «أحمد الصحن» الضابط الرابع لانه رغم كبر سنه يبدأ من أول الطريق من جديد . . وشكر الباشمهندس «حنا يعلم الله» شكرا عابرا من باب عدم احراجه . . ومدح «ثروت» مساعد كبير المهندسين مديحا يكفي ميناء بحاله . . وكذلك المهندس «ناجي نوار» كتكوت السفينة الفركوك الماهر ، الذي رغم أنه لم تمض على تخرجه سنة كاملة بعد الا أنه استطاع أن يمنع عن السفينة الحرج وافساد برنامج الرحلة المرسوم . .

في الحقيقة : أنا شخصيا اعتقد أن القبطان نسى أفكار المهندس «فهمي عجمي» التي أنقذت عمليات التبريد والتجميد وكان ممكنا أن ندخل ميناء بسببها لاصلاحها . . ونسى كذلك جدية وأخلاص وشجاعة الضابط الثالث «أحمد عزب حبيش» ، وطرزان المحيط أخصائي الصيد «جاد محمد جاد» الذي أنقذ الشبكة القديمة من الفقدان بحمولتها في وسط المحيط مجازفا بحياته . .

وفى اجتماع البحارة شكرهم جميعا بلا استثناء لانهم كلهم قاموا بواجبهم على الوجه لأكمل . . وأعلن أنه طلب فى تقريره ترقية بعضهم وحددهم بالاسم . . كما أعلن الغاء الجزاءات التى كانت قد وقعت على بعضهم لسبب أو لآخر . . وأعلن كذلك أنه قد جاءته برقية من الشركة فى الاسكندرية بأن اللواء «مدكور» رئيس مجلس الأدارة قد قرر منح مرتب شهر مكافأة لكل العاملين فى السفينة نظرا للرقم القياسى الذى حققوه فى اختصار مدة الرحلة إلى هذا الحد ! !

اليوم الأخير

والساعات الأخيرة لرحلة . . السفينة منطلقة بأقصى سرعة ممكنة لها كى تحاول بقدر الامكان الوصول إلى الاسكندرية قبل غروب الشمس بأى شكل . . فان حالة الطوارىء وظروف الامن بعد يونيو ٦٧ تحتم اغلاق مدخل الميناء ابتداء من غروب الشمس حتى فجر اليوم التالى . . وكل السفن تعلم ذلك ، وتعلم أنها إذا لم تستطع أن تدخل الميناء قبل الغروب فعليها أن تبتعد عنه لمسافة ٥٠ ميلا فى عرض البحر ، ولا تبدأ فى الاتجاه اليه مرة أخرى الا مع ظهور أول أضواء الفجر . .

ورغم السرعة المتناهية التى كانت السفينة منطقة بها ، ورغم اللهفة الشديدة التى كنا نحبسها فى صدورنا ، لاننا لا نستطيع أن نفعل شيئا لكى تسير السفينة أسرع من ذلك ، ورغم تشاغلنا بحلاقة ذقوننا والاستحمام - فقد تركت المياه مفتوحة فى الساعات الست الأخيرة للرحلة - وتجهيز حقائبنا وارتداء ملابس الخروج . . الا اننا كنا جميعا

نقف عند حاجز السفينة من قبل الغروب بساعة، وحين احمرت السماء وبدأت الشمس تأخذ طريقها المائل نحو الافق وهى تصبغ قبة السماء بلون الشفق الأحمر القانى المنعكس على سطح البحر الأبيض المتوسط . . وحين تلامس أول محيط قرص الشمس مع خط الافق استعدادا لمغيبها تحت الافق، كادت الدموع أن تطفر من عيوننا كأنها ستغرق فى البحر ولن تظهر مرة أخرى ، وكدنا أن نمد أيدينا بحركة لا شعورية لنمنعها من السقوط والاختفاء فى الماء . . فان اختفاءها وراء خط الافق معناه أننا سنقضى ليلة أخرى على السفينة ولن ندخل الأسكندرية ونعود إلى أرض الوطن وإلى بيوتنا هذا المساء!!

وهذا ما حدث فعلا، فقد غابت الشمس وغربت، ولم تظهر أضواء الأسكندرية البعيدة أمام أعيننا الا فى الساعة العاشرة مساء . . عندئذ، وفى الحلق غصة أليمة وفى القلب حسرة موجعة حزينة، أدارت السفينة ظهرها إلى الأسكندرية وعيوننا معلقة بأضوائها، لتبتعد فى بطء شديد مسافة ٥٠ ميلا فى البحر . . ونقضى الليلة كلها ساهرين واقفين على حاجز السفينة صامتين واجمين كأنما أصابنا الخرس والبكم، وكل منا ينظر فى ساعته كل خمس دقائق، يستعجلها ويتعجلها، والعقارب العنيدة تتحرك ببطء شديد كأنها تحالفت مع الغروب علينا، وكأننا مساجين قضوا أجمل سنوات عمرهم فى السجن فلما جاءت ساعة الافراج تركهم سجانهم القاسى ومعه المفاتيح ليبيت فى بيته الذى تضىء اضواؤه على مرمى أبصارهم، ولن يعود ليفتح لهم ويفرج عنهم قبل ظهور الأضواء الأولى للفجر!!

***

وعند الفجر، كانت السفينة تنهب البحر نهبا فى اتجاه الأسكندرية، تكاد تقفز فوق سطح الماء . . وعند الشروق كنا نلتهم بأعيننا ملامح المدينة الجميلة الحبيبة التى غبنا عنها شهرين كاملين قاسيين، ونعانق ونستقبل الوجوه المصرية العزيزة التى مرت بنا لحظات توقعنا فيها ألا نرى هذه الوجوه مرة أخرى!!

***

بمجرد دخولى

لبيتى فى الدور الثانى عشر باحدى عمارات القاهرة العالية، لم أطق صبرا، فدخلت الحمام، وفتحت الدش لاطمئن إلى أن تلك الأيام الغريبة قد انتهت، وأن فى بيتنا ماء!! . . وتركت الدش يطلق ماءه بقوة وأنا استمتع بالرذاذ، وجلست بكامل ملابسى أتفرج عليه - فقط - لمدة ربع ساعة . . ثم بدأت أخلع ملابسى وأنا أصفر بفمى وأدندن سعيداً مرحاً جذلاً طروباً . .

وحين انتهيت من خلع ملابسى، وقبل أن أدخل تحت الدش . . فجأة: انقطع الماء!!

منك لله يا عباس يا بن جاد الله . . انت ورايا ورايا!!؟

* حسين قدرى *

أول نوفمبر ١٩٦٩

الفهرس

******

رقم الإيداع
٩٧/٩٦٤٦
الترقيم الدولى
I.S.B.N.
977-08-0669-2

مطابع أخبار اليوم التجارية

راكبان على السفينة !

...... المهم أن « حسين قدرى » نموذج غريب جدا من الصحفيين الشبان .. فرغم أنه احترف الصحافة فعلا منذ أكثر من ١٥ سنة ، إلا أنه لا يزال يعتبر نفسه هاويا ، ويتصرف على هذا الأساس .. لذا فهو إما كسول جدا لا نكاد نراه فى مكتبه فى المجلة ، أو نشيط جدا لا نكاد أيضا نراه فى المجلة ، لأنه يكون يعد لموضوع صحفى مثير .. متعب صحيح فى تعامله مع رؤساء التحرير الذين يعمل معهم ، لكن متاعبه دائما تنتهى بموضوعات طريفة يبذل فيها ، فعلا ، جهدا كبيرا ..

فى يناير الماضى دخل « حسين قدرى » مكتبى فى مجلة الإذاعة وأغلق الباب وراءه بالمفتاح ، ورفع سماعات التليفون بلا إستئذان ، وظل نصف ساعة بلا توقف يشرح لى فكرة رحلة صحفية غريبة يريد أن يقوم بتنفيذها .. ووافقته على الفور ، فقد كنت أنا نفسى أتمنى القيام بهذه الرحلة منذ نحو ٥ سنوات ..

ومر على حديثنا هذا ثلاثة شهور دون أن يبدأ « حسين» رحلته الغريبة المقترحة ، حتى ظننت أنه قد نسى الموضوع أو أنه صادفه فيه عقبات جعلته يصرف النظر عنه ، حتى فوجئنا به وقد اختفى فجأة من المجلة فى أواخر شهر إبريل الماضى، واختفى معه أيضا الزميل المصور « عبد المنعم طاهر » .. ثم بدأت برقيات « حسين» السريعة القصيرة المتلاحقة تصلنا من أماكن متعددة : البيت الأبيض ، طنجة ، جزيرة بنتلارى ، جبل طارق ، أسبانيا ، جزيرة الكناريا ، السنغال ، موريتانيا ، زامبيا ، ثم من المحيط الإطلنطى على اتساعه ..

وكما اختفى « حسين قدرى » و« عبد المنعم طاهر» فجأة ، ظهرا مرة أخرى فجأة أيضا بعد غياب شهرين ونصف شهر، عادو و معهما قصة مثيرة لمغامرتهما فى رحلة من أغرب الرحلات الصحفية .. قصة « راكبان على السفينة » ..

أرجو أن تعجبكم [illegible] كما أعجبتنى ..

« محمود سالم »